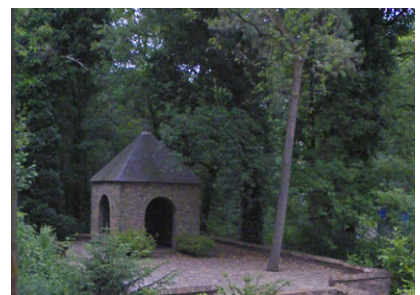


Bestemmingsplan Dorst, herziening 1 (De Vliert)

Gemeente Oosterhout



Bestemmingsplan

Dorst, herziening 1 (De Vliert)

Gemeente Oosterhout

Toelichting

Bijlagen

Regels

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Datum:

Oktober 2014

Vastgesteld:

15 oktober 2014

Projectgegevens:

TOE03-0252204-01C

REG03-0252204-01C

TEK03-0252204-01C

Identificatienummer:

NL.IMRO.0826.BSPdorsthz1vliert-VA01

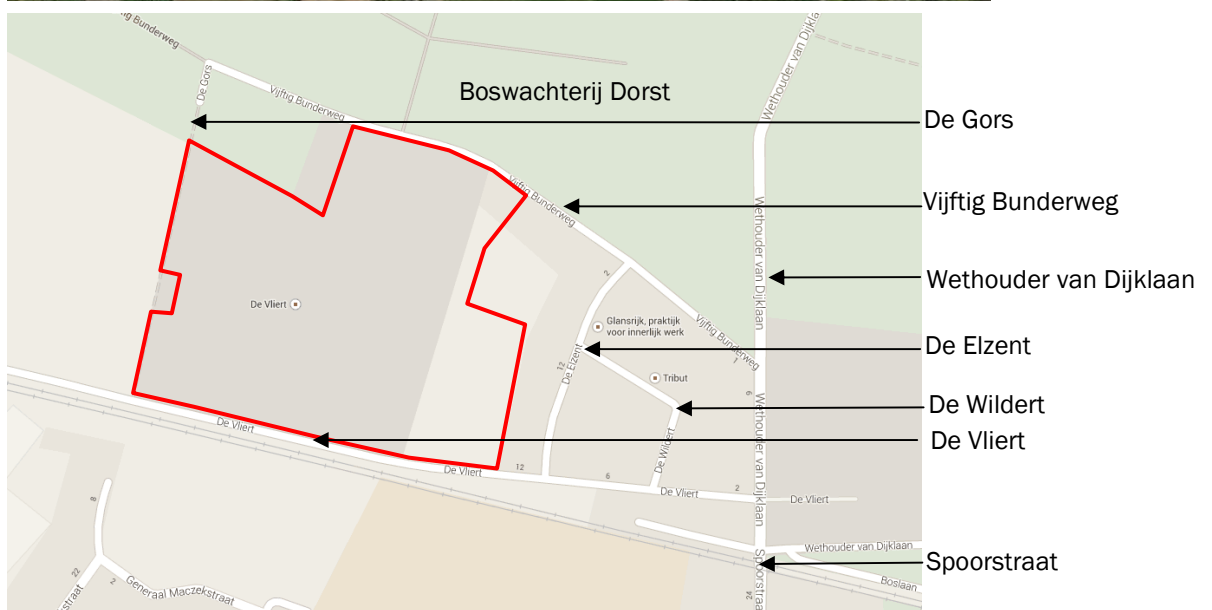
Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging van het plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	1
1.4	Bij het plan behorende stukken	1
1.5	Leeswijzer	2
2	Beleidsaspecten	3
2.1	Provinciaal beleid	3
2.2	Gemeentelijk beleid	6
2.3	Conclusie	10
3	Bestaande situatie	13
3.1	Historische ontwikkeling	13
3.2	Ruimtelijke structuur	14
3.3	Functionele structuur	14
3.4	Ontsluiting en parkeren	15
4	Planbeschrijving	17
4.1	Uitgangspunten	17
4.2	Stedenbouwkundige opzet	17
4.3	Ontsluiting en parkeren	19
4.4	Beeldkwaliteit	20
5	Milieuplanologische aspecten	21
5.1	Bodem	21
5.2	Verkeer	23
5.3	Water	23
5.4	Geluid	27
5.5	Luchtkwaliteit	33
5.6	Natuur	33
5.7	Archeologie en cultuurhistorie	34
5.8	Externe veiligheid	37
5.9	Hinderlijke bedrijvigheid	39
5.10	Hoogtebeperkingen vliegbasis Gilze-Rijen	39
5.11	Explosieven	40
5.12	Duurzaamheid	42
6	Handhaafbaarheid	45
7	Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid	47
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
7.2	Economische uitvoerbaarheid	48

8	Plansystematiek en bestemmingen	49
8.1	Plansystematiek	49
8.2	Bestemmingen	49

Bijlagen

- 1 Beeldkwaliteitsplan 'De Boswachterij', augustus 2014, LSWA Architecten;
- 2 'Saneringsplan De Vliert te Dorst, 8 februari 2013, Geofox-Lexmond;
- 3a Watertoets De Boswachterij te Dorst, 31 januari 2014, Anteagroup
- 3b Uitgangspunten waterhuishouding De Boswachterij te Dorst, 20 maart 2014, Kybys;
- 4 Verkeerskundige toets ontsluitingsweg De Vliert, 3 september 2013, Oranjewoud
- 5a Akoestisch onderzoek, DPA Cauberg-Huygen BV, mei 2014;
- 5b Aanvullend onderzoek verandering geluidswal zuidoostelijke hoek, DPA Cauberg-Huygen BV, juli 2014;
- 6 Quickscan flora en fauna De Vliert, 28 april 2014, Croonen Adviseurs;
- 7 Archeologisch onderzoek, mei 2004, RAAP;
- 8a Rapportage 'De Vliert te Dorst; externe veiligheid', 25 oktober 2013, Cauberg-Huygen raadgevende ingenieurs BV;
- 8b Advies externe veiligheid, Brandweer Midden- en West-Brabant, 20 juni 2008
- 9 Memo Conventionele Explosieven, 4 mei 2014, Heijmans;
- 10 Reactienota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan, 20 augustus 2014, gemeente Oosterhout;
- 11 Raadsbesluit met bijlagen, 15 oktober 2014, gemeente Oosterhout.



Begrenzing plangebied (Bron: Bing Maps 2013)

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In het noordwesten van Dorst bevindt ligt het voormalig bedrijventerrein De Vliert. Een groot deel van het terrein werd ingenomen door een steenfabriek. Na de sluiting van deze fabriek in 1988 is de bebouwing in gebruik geweest bij diverse bedrijven.

Inmiddels hebben de bedrijven het bedrijventerrein verlaten, is de bebouwing gesloopt en komt het terrein in aanmerking voor herontwikkeling. Door Bouwfonds Ontwikkeling BV is een stedenbouwkundig plan opgesteld voor de locatie, welke voorziet in de ontwikkeling van een nieuw woongebied 'De Boswachterij'. Dit woongebied, met maximaal 98 grondgebonden woningen, vormt een nieuwe noordwestelijke rand van Dorst.

De voorgenomen ontwikkeling past echter niet binnen het voor het plangebied vigerend bestemmingsplan. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken, is voorliggend bestemmingsplan 'Dorst, herziening 1 (De Vliert)' opgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet in een adequate juridisch-planologische regeling voor de toegestane bebouwing en het toegestane gebruik in het plangebied.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt in de gemeente Oosterhout aan de noordwestzijde van de kern Dorst, en betreft het huidige bedrijventerrein 'De Vliert'. Het plangebied grenst in het noorden aan 'Boswachterij Dorst', in het oosten aan een kleine woonwijk (De Elzent en De Wildert), in het zuiden aan de spoorlijn Breda-Tilburg en in het westen tenslotte aan De Gors, tegen het open agrarisch gebied. De ligging en begrenzing van het plangebied is op nevenstaande afbeeldingen weergegeven.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Dorst'. Dit bestemmingsplan is op 13 december 2012 onherroepelijk geworden. In dit bestemmingsplan heeft de planlocatie de bestemming 'Bedrijf', 'Agrarisch', 'Tuin' en 'Wonen'. De beoogde ontwikkeling, de bouw van maximaal 98 grondgebonden woningen, past niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Een nieuw bestemmingsplan is daarom noodzakelijk.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- een verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;

- en voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord worden. Hierin staat ook beschreven wat het vigerend beleid inhoudt en hoe bij de ontwikkeling met (milieu) planologische aspecten rekening is gehouden.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aandacht besteed aan het vigerend beleid en wordt aangegeven hoe het initiatief zich verhoudt tot de beleidskaders van provincie en gemeente. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de bestaande situatie. Hierbij wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In hoofdstuk 4 wordt het initiatief uiteengezet. Vervolgens komen in hoofdstuk 5 de verschillende milieuaspecten aan bod. In de hoofdstukken 6, 7 en 8 worden respectievelijk de handhaafbaarheid, de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid en de plansystematiek toegelicht.

2 Beleidsaspecten

2.1 Provinciaal beleid

2.1.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op 1 oktober 2010 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) vastgesteld door Provinciale Staten. De SVRO bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040).

De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening Ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de SVRO vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

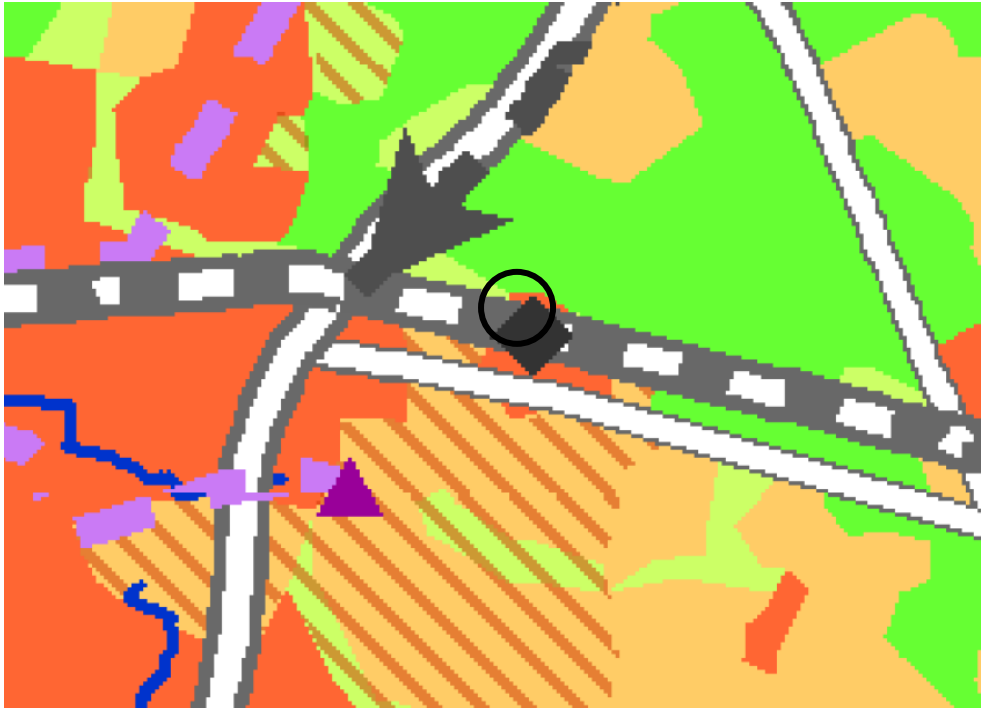
De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten.

Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- Stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslibben van het landelijk gebied tegen te gaan.
- Overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Grootschalige verstedelijking is ongewenst en voor woningbouw geldt het principe 'bouwen voor migratiesaldo-nul'.

Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte wordt het accent sterker verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op herstructurering en onderhoud. Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

Voor heel Noord-Brabant zijn gebiedspaspoorten opgesteld. In de gebiedspaspoorten is aangegeven welke landschapskenmerken bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype. Daarnaast zijn de provinciale ambities weergegeven voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen kunnen een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van nieuwe en gebiedseigen kwaliteiten.



Uitsnede structurenkaart Structuurvisie Noord-Brabant met cirkelaanduiding plangebied (Bron: provincie Noord-Brabant, 2010)

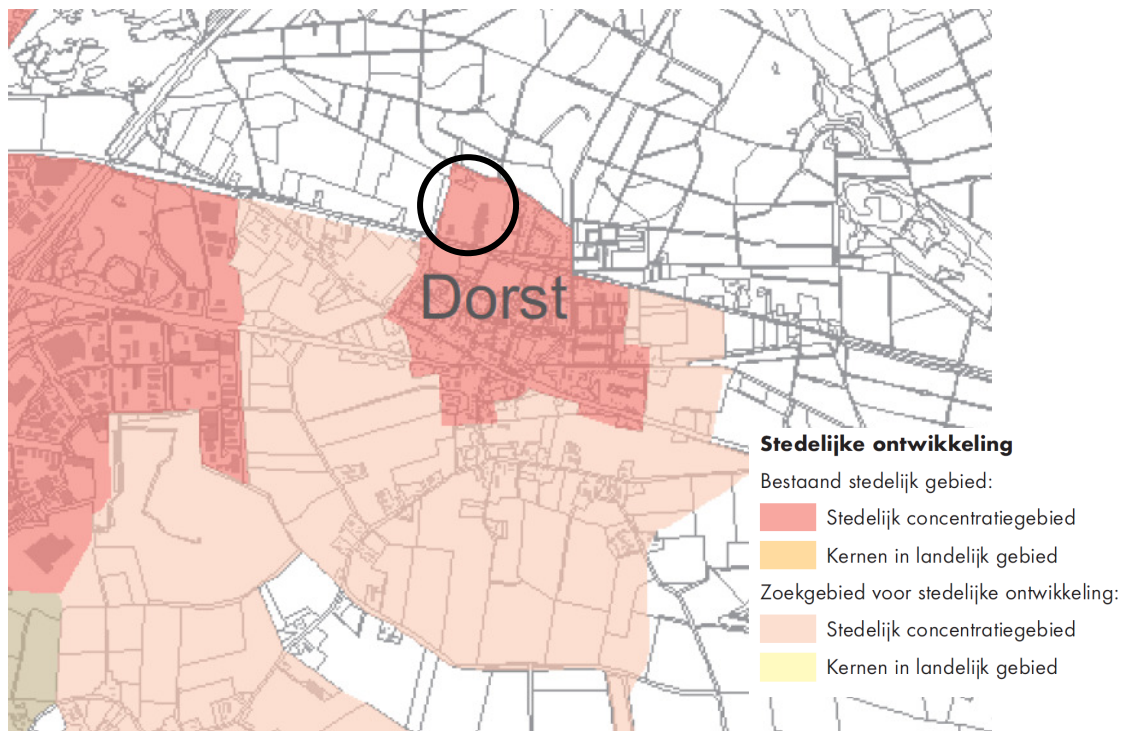
Op de Structurenkaart is het plangebied aangeduid als 'stedelijk concentratiegebied'. Voor het plangebied zijn in de provinciale structuurvisie geen specifieke ambities opgesteld. De herontwikkeling van het huidige bedrijventerrein tot woongebied past in ieder geval binnen de provinciale uitgangspunten van bouwen in bestaand stedelijk gebied.

2.1.2 Verordening Ruimte 2014

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen rijk, provincies en gemeenten. De provincie kan door middel van een planologische verordening regels formuleren waarmee gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening moeten houden. De provincie Noord-Brabant heeft hiertoe de Verordening Ruimte opgesteld. De Verordening Ruimte is op 17 december 2010 vastgesteld en op 1 maart 2011 in werking getreden. De Verordening Ruimte 2014 is op 7 februari 2014 door Provinciale Staten vastgesteld en is op 19 maart 2014 in werking getreden.

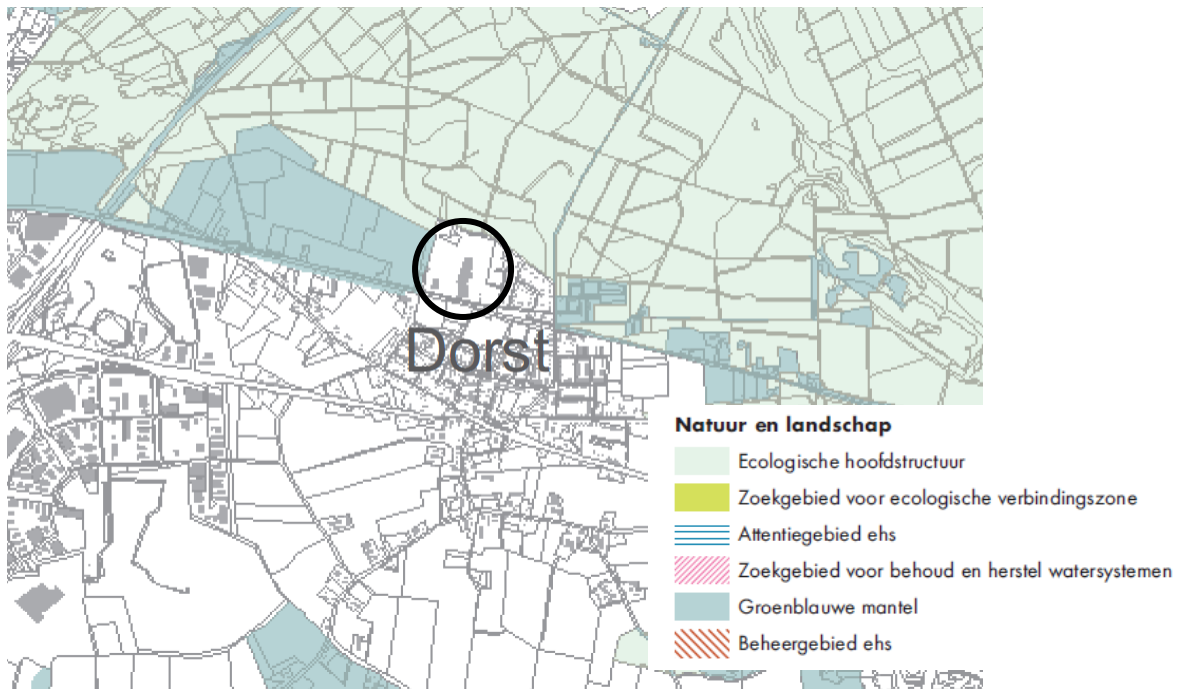
In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling (onder andere op het gebied van wonen en werken), ecologische hoofdstructuur (EHS), water, groenblauwe mantel, aardkunde en cultuurhistorie, agrarisch gebied, intensieve veehouderij, glastuinbouw en ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied. De regels zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid zoals dat is opgenomen in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. De regels van de Verordening Ruimte zijn er, in lijn met het beleid van de SVRO, op gericht om het leeuwendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte. In de verordening zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte aangeduid als 'bestaand stedelijk gebied'. In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen dienen te voldoen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen in principe plaats te vinden in bestaand stedelijk gebied of in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Binnen het bestaand stedelijk gebied zijn gemeenten vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkelingen met inachtneming van de aanvullende regels die de verordening stelt (onder andere op het gebied van de plancapaciteit voor woningbouw).



Uitsnede kaart bestaand stedelijk gebied van Verordening Ruimte, met cirkelaanduiding plangebied (Bron: provincie Noord-Brabant, 2014)

Direct ten noorden van het plangebied is een bosgebied behorend tot de ecologische hoofdstructuur gelegen. De gronden ten westen van het plangebied maken onderdeel uit van de Groenblauwe mantel. Bij de ontwikkeling van het plangebied worden de betreffende gebieden niet aangetast. In het kader van de Natuurtoets zal in paragraaf 5.5 nader ingegaan worden op de consequenties van de ontwikkeling op de ecologische hoofdstructuur en Groenblauwe mantel.



Uitsnede kaart bestaand Natuur en landschap van Verordening Ruimte, met cirkelaanduiding plangebied (Bron: provincie Noord-Brabant, 2014)

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Structuurvisie

De gemeenteraad heeft op 22 oktober 2013 de structuurvisie vastgesteld. Op basis daarvan wordt invulling gegeven aan het behoud en de verdere versterking van de positie van Oosterhout. De structuurvisie geeft een duidelijke richting voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente voor de periode van 2011 tot 2020 met een doorkijk naar de langere termijn (2030). Het plangebied van deze Structuurvisie omvat het gehele grondgebied van de gemeente.

De structuurvisie vormt enerzijds een belangrijke inspiratie- en informatiebron, zodat eenieder op adequate wijze kennis kan nemen van de diverse projecten en de samenhang daartussen. Anderzijds geeft de structuurvisie duidelijk richting aan de wijze waarop het gemeentebestuur zal omgaan met initiatieven op de verschillende beleids-terreinen. De structuurvisie bevat geen verplichtingen naar derden. Bij de beoordeling van initiatieven van derden wordt deze visie als toetsingskader gehanteerd.

Aan de structuurvisie is een woningbouwprogramma (doorkijk t/m 2030) gekoppeld dat regionaal is afgestemd.

2.2.2 Wonen 2010 – 2014

In 2011 is een nieuwe woonvisie vastgesteld waarin de belangrijkste aspecten voor het wonen worden opgenomen. Vooruitlopend op de vaststelling van een nieuwe woonvisie zijn eind 2009 de prioriteiten op het gebied van woningbouw(her)ontwikkelingen met bijbehorende locaties voor de periode 2009 – 2019 vastgesteld.

Alle initiatieven/plannen zijn getoetst op onontkoombaarheid (bijvoorbeeld omgevingsvergunning verleend of harde afspraken met ontwikkelaar), bestuurlijke hardheid, de mate waarin ze binnen vastgestelde politieke doelstellingen passen, een eventueel financieel belang van de gemeente, de afzetbaarheid op de woningmarkt en een algemene toets op realiteitsgehalte. De gemeenteraad heeft de keuze voor projecten vastgelegd in de gemeentelijke Structuurvisie.

De herontwikkeling van 'De Vliert' valt in de categorie van plannen die in ontwikkeling genomen kunnen worden.

Speerpunten gemeentelijk woonbeleid

Het doel van het gemeentelijk woonbeleid is het creëren van een evenwicht in de totale woningvoorraad door de nog toe te voegen woningen van meerwaarde te laten zijn op de bestaande voorraad. Het gaat hierbij niet alleen om het aantal woningen dat gebouwd wordt, maar ook om het woningtype, de locatie en de tijdsperiode. Er wordt gestreefd naar een gedifferentieerde woningvoorraad, waarin met name ook doelgroepen als starters, jonge gezinnen en senioren een passende woning kunnen vinden.

In september 2013 is er aan de raad een evaluatie van de, in 2011 vastgestelde, Woonvisie voorgelegd. Hierbij zijn geen bijzonderheden geconstateerd.

2.2.3 Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Oosterhout

Bij het nemen van een planologische beslissing dient rekening te worden gehouden met de aspecten van externe veiligheid. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de zaken waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is en de overige niet wettelijke zaken. In het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig waarop het huidige Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is. Er zijn ook geen Bevi-bedrijven gelegen buiten het plangebied waarvan het invloedsgebied, als bedoeld in het besluit, het plangebied raakt. Toetsing aan het Bevi is derhalve niet aan de orde. Voor de overige aspecten van externe veiligheid, zoals het transport van gevaarlijke stoffen per spoor, gelegen ten zuiden van het plangebied, geldt dat geen veranderingen worden voorzien.

Zowel de ligging van de routes als de ligging van de bestemmingen die realisering van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maakt, verandert niet.

2.2.4 Welstandsnota gemeente Oosterhout

In de bestemmingsplannen voor de gemeente Oosterhout worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing geregeld. Het bestemmingsplan waarborgt op die manier de stedenbouwkundige opzet van het plangebied. De architectonische verschijning wordt gewaarborgd door middel van een welstandsnota.

Integrale gebiedskwaliteit

De Welstandsnota is mede gebaseerd op het idee, dat het welstandsbeleid onderdeel is, of zou moeten zijn, van een integraal gebiedskwaliteitsbeleid. Daarbij wordt ervan uitgegaan, dat gebiedskwaliteit is opgebouwd uit vier, onderling samenhangende aspecten:

1 *Cultuurhistorische kwaliteit*

De wijze, waarop de totstandkomingsgeschiedenis van een gebied afleesbaar is in de huidige situatie, vertegenwoordigt op zichzelf al een zekere kwaliteit.

2 *De ruimtelijke ordening*

De wijze waarop de ruimte in een gebied letterlijk geordend is: open/gesloten, de verdeling van bebouwd/onbebouwd, de functionele verdeling en de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur, vertegenwoordigt een ander aspect van de gebiedskwaliteit.

3 *Landschappelijke kwaliteit*

De intrinsieke waarde van samenhangende ecologische en groenstructuren en watersystemen en de visuele waarde van de (afwisseling) van groene en gebouwde kwaliteiten.

4 *De gebouwde kwaliteit*

De kwaliteit van de gebouwde omgeving, zowel de kwaliteit van de elementen op zich, als de kwaliteit van de onderlinge samenhang en de relatie met andere kwaliteitsaspecten.

Deze vier aspecten kunnen niet los van elkaar gezien worden. Zo hangt de landschappelijke kwaliteit duidelijk ook samen met de wijze waarop het landschap tot stand is gekomen (cultuurhistorie), de wijze waarop de ruimte is ingericht (ruimtelijke ordening) en de kwaliteit van de gebouwde elementen in en aan de rand van het landschap. Vergelijkbare relaties zijn er tussen de gebouwde kwaliteit en de ruimtelijke ordening, cultuurhistorie en de landschappelijke kwaliteit.

Vandaar dat, in het streven naar integrale gebiedskwaliteit, de vier onderdelen in hun onderlinge samenhang moeten worden gezien. De welstandsnota gaat primair over de gebouwde kwaliteit, over de kwaliteit van een gebouw op zichzelf en in relatie tot zijn omgeving. Met name waar het gaat over de relatie tot de omgeving kan de gebouwde kwaliteit alleen beschouwd worden als onderdeel van de integrale gebiedskwaliteit en moet dus worden gezien in zijn relatie met de cultuurhistorische kwaliteiten, de ruimtelijke ordeningskwaliteiten en de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving. In de welstandsnota zijn per bebouwingstype architectonische en bouwtechnische kenmerken opgenomen.

De huidige karakteristiek en architectuur van de bebouwing vormt hierbij het uitgangspunt. Elk bouwplan moet voldoen aan de eisen die gelden voor het bebouwingstype waarbinnen het bouwwerk valt. Op deze wijze wordt niet alleen een toetsingskader voor bouwplannen gegeven, maar wordt ook de architectonische verscheidenheid binnen het gebied gewaarborgd.

Met de twee genoemde beleidsstukken, het bestemmingsplan en de welstandsnota, wordt zowel de stedenbouwkundige opzet als de architectonische verschijningsvorm vastgelegd in een beleidskader. Nieuwe (omgevingsvergunningplichtige) bouwplannen dienen zowel aan het bestemmingsplan als aan de welstandsnota te worden getoetst.

Beeldkwaliteitplan

Voor voorliggende woningbouwontwikkeling is op basis van de welstandsnota een beeldkwaliteitplan nodig. Dit document zal door de gemeenteraad worden vastgesteld. Met dit besluit wordt het beeldkwaliteitplan 'De Boswachterij' een onderdeel van de Welstandsnota. Het beeldkwaliteitplan zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan voor inspraak ter inzage worden gelegd.

2.2.5 Beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie

In de beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie, die is vastgesteld in januari 2009, is het gemeentelijk beleid voor de periode 2008 – 2018 op het gebied van cultuurhistorie vastgelegd. Het doel van de beleidsnota is het betrekken van cultuurhistorie en archeologie bij planvorming, zodat archeologische vindplaatsen en cultuurhistorisch waardevolle structuren niet langer verloren gaan.

Centraal in de beleidsnota staat, in lijn met de Nota Belvedere, de opvatting dat bescherming van cultuurhistorisch erfgoed en dynamiek in de ruimtelijke inrichting prima samen kunnen gaan ('behoud door ontwikkeling'). In de nota is vastgelegd hoe de monumenten, archeologie en cultuurhistorische waarden kunnen worden beschermd, ontwikkeld en zichtbaar gemaakt. Het beleid is gericht op bescherming en ontwikkeling van het cultuurhistorisch erfgoed. Cultuurhistorie dient als volwaardig belang te worden meegenomen bij ruimtelijke inrichtingsplannen. Cultuurhistorische waarden hoeven hierbij niet altijd doorslaggevend te zijn, maar de kansen die cultuurhistorie biedt, moeten reeds in een vroeg stadium worden meegewogen in de planvorming.

Om de aanwezige cultuurhistorische waarden (monumentale gebouwen, archeologische terreinen, cultuurhistorische landschapselementen en historische stedenbouwkundige structuren en infrastructuur) in beeld te brengen, is een gemeentelijke Erfgoedkaart vervaardigd, die met name een signalerende functie heeft.

Op 25 januari 2012 heeft de gemeenteraad de Erfgoedkaart Oosterhout vastgesteld. Deze kaart geeft de archeologische verwachtingen en archeologische en cultuurhistorische waarden in Oosterhout weer waardoor deze als volwaardig belang in ruimtelijke planvorming mee kunnen worden gewogen. Tevens worden op deze kaart de voorschriften vastgesteld voor de omgang met archeologische bodemschatten in de ruimtelijke inrichting en in bouwprojecten.

In paragraaf 5.6 wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische en archeologische waarden in het plangebied.

2.2.6 Integraal Dorpsontwikkelingsplan Dorst

Op 21 september 2010 heeft de gemeenteraad het integraal dorpsontwikkelingsplan Dorst (iDOP) vastgesteld. Het iDOP vormt een praktische agenda, waarin is vastgelegd welk beleid en welke projecten kunnen worden uitgevoerd om het karakter van Dorst te behouden en de leefbaarheid te versterken. Het iDOP is opgesteld door de bewoners van Dorst en de dorpsraad, in samenwerking met de gemeente. Op basis van een aantal projectgroepbijeenkomsten en twee dorpsgesprekken zijn de knelpunten en wensen van de bewoners van Dorst geïnventariseerd.

De wensen zijn vervolgens vertaald in een toekomstbeeld voor Dorst in het jaar 2020. Om te komen tot een haalbare visie is het wensbeeld van de bewoners getoetst aan provinciaal en gemeentelijk beleid. Vervolgens is een leefbaarheidsagenda opgesteld, waarin projecten zijn opgenomen die kunnen bijdragen aan de totstandkoming van het toekomstbeeld. De projecten variëren van ruimtelijke projecten (bijvoorbeeld woningbouw, herinrichting dorpsplein Spoorstraat en afronden procedure N282) tot sociale projecten (zoals uitbreiden van activiteiten in Dorpshuis De Klip, werven van vrijwilligers en meer samenwerking tussen verenigingen).

Een aantal van de projecten kan worden gerealiseerd binnen de kaders van het bestemmingsplan 'Dorst'. Zo is herinrichting van het dorpsplein mogelijk binnen de verkeersbestemming en zijn binnen de woonbestemming aan-huis-verbonden beroepen en aan-huis-verbonden bedrijven (onder voorwaarden) algemeen toegestaan. Voor veel andere projecten, zoals het merendeel van de sociale projecten, vormt het bestemmingsplan niet het passende kader. Tenslotte is voor een aantal projecten die ruimtelijke consequenties hebben nog een nadere afweging nodig, waardoor deze niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Indien dit aan de orde is, zal voor deze projecten te zijner tijd een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen.

In het iDOP wordt voorliggende ontwikkeling genoemd als nieuwbouwlocatie voor de komende jaren.

2.3 Conclusie

Met onderhavig bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van het huidige bedrijventerrein naar een woongebied mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling past binnen het provinciaal beleid, waarin is aangegeven dat nieuwe stedelijke ontwikkeling in eerste instantie binnen bestaand stedelijk gebied plaats dient te vinden.

De herontwikkeling past ook binnen het gemeentelijk beleid, dat is gericht op afronding en herontwikkeling van de kern Dorst.

In het plan 'De Boswachterij' wordt afgeweken van het gemeentelijk woonbeleid ten aanzien van de doelgroepen, met name omdat aan de ontwikkeling een overeenkomst uit 2006 ten grondslag ligt waarin over de woningdifferentiatie reeds afspraken zijn vastgelegd.

Het merendeel van de te realiseren woningen valt binnen het middeldure tot dure segment. Aan de Vijftig Bunderweg zijn vrijstaande en in het centrum van het plan twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen voorzien. Deze woningen zijn, mede door de ligging aan de bosrand, aantrekkelijk voor doorstromers. Deze groep doorstromers laat veelal een rijwoning of (kleine) 2/1 kapwoning achter (geschikt voor starters)

De twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen lenen zich er ook goed voor om levensloopbestendige woningen van te maken.

Aan de zuid- en oostzijde van het plangebied zijn naast de vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen ook aaneengebouwde (rij- of geschakelde) woningen mogelijk. Waarbij aan de zuidzijde bij de geluidwal in het stedenbouwkundig plan rijwoningen voorzien zijn mede geschikt voor starters.

Door de diversiteit van woningen en specifiek de starters-woningen en mogelijkheid voor levensloopbestendige woningen past het project 'De Boswachterij' toch binnen de kaders van het beleid.

3 Bestaande situatie

Voor het opstellen van een bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangssituatie, ofwel de bestaande situatie, goed in beeld wordt gebracht. In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van deze situatie.

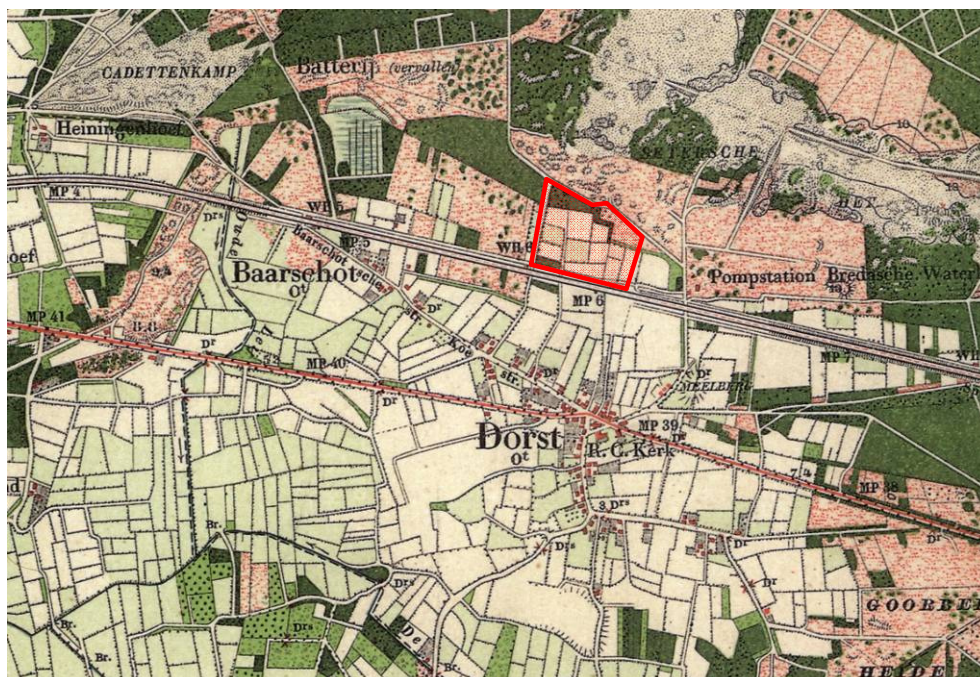
3.1 Historische ontwikkeling

Dorst is ontstaan uit een kleine boerengemeenschap nabij Breda en komt al voor op een topografische kaart uit 1656. De meeste huizen stonden aan de open ruimte van het 'Breetvenne', de latere Groenstraat, en verder aan de Baarschotsestraat en de Bavelstraat. Of de kern van Dorst ook oorspronkelijk op deze plek lag is onbekend. Als nederzetting gaat Dorst waarschijnlijk al terug naar de vroege middeleeuwen.

Het wegenpatroon van Dorst is bepalend geweest voor de ruimtelijke structuur van het dorp. De bebouwing heeft zich in eerste instantie als langgerekte linten langs deze wegen ontwikkeld ('spinnenweb'). Dit leverde een patroon op van afwisselende bebouwing met een uitgesproken relatie naar het landschap.

Op de topografische kaart van omstreeks 1900 is te zien dat Dorst nog niet meer was dan een aantal bebouwingslinten, die samenkwamen rond de kruising van de Rijksweg met de Spoorstraat. De parallel aan de Rijksweg gelegen spoorweg Breda-Tilburg is dan al aangelegd. De omliggende gronden waren in agrarisch gebruik en ten noorden van de spoorlijn, waar het plangebied ligt, lag een heide- en bosgebied.

De oprichting van de steenfabriek van de heer F. Oomen (omstreeks 1925) op 'De Vliert' betekende de komst van de eerste industrie naar Dorst. De steenfabriek bleef gevestigd op het terrein totdat de bedrijfsvoering niet langer rendabel was en in 1988 werd gesloten. De fabrieksgebouwen zijn in 2010 gesloopt. Op dit moment is het terrein braakliggend.



Ligging plangebied omstreeks 1900 (Grote Historische Atlas Noord-Brabant)

3.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied is circa 7,8 hectare groot en werd gedomineerd door de bebouwing van de voormalige steenfabriek. De gebouwen bestonden uit grote loodsen met een hoogte van overwegend één laag, al dan niet met kap. De omvang van deze loodsen was groot-schalig ten opzichte van de maat en schaal van de omgeving.

Naast de voormalige steenfabriek bevond zich aan De Vliert 86-100 het pand van een voormalig transportbedrijf. Dit pand is ook nog in gebruik geweest door een (groot-)handel in sierbestrating en natuursteen. Inmiddels is alle bedrijfsbebouwing gesloopt.

Het braakliggende terrein is in de loop van de tijd begroeid geraakt. De groenzone in het oosten van het plangebied is eerder aangelegd als bufferzone tussen de aanwezige bedrijven en het aangrenzende woongebied. Het noordoostelijk deel van deze zone is deels in gebruik als achtertuin van de, net buiten het plangebied gelegen, woning aan de Vijftig Bunderweg 11.



Huidige situatie bedrijventerrein 'De Vliert' (Bron: Croonen Adviseurs)

3.3 Functionele structuur

Het plangebied vervulde lange tijd een functie als bedrijventerrein. De voormalige steenfabriek deed daarbij deels dienst als huisvesting voor verschillende bedrijven. Inmiddels zijn de bedrijven en de bebouwing uit het plangebied verdwenen. In het oostelijk deel van het plangebied is een groene bufferzone aanwezig ter afscherming van het aangrenzend woongebied.



Huidige situatie bedrijventerrein 'De Vliert' (Bron: Croonen Adviseurs)



Stedenbouwkundige impressie 'De Boswachterij' (Bron: bureau LSWA architecten juli 2014)

4 Planbeschrijving

Voor het voormalige terrein van de steenfabriek en later transportbedrijf aan De Vliert in Dorst, hebben de gemeente Oosterhout en Bouwfonds Ontwikkeling B.V. het initiatief genomen om voorliggend gebied te ontwikkelen. Het tot voor kort geleden transport- en fabrieksmatige gebruik van het 'versteende' gebied, wordt getransformeerd in een duurzaam gebied, met een aantrekkelijk recreatie-, leef-, en wooncomfort. Karakteristiek wordt het landelijk wonen aan de rand van het bos, in nabijheid van Oosterhout en Breda. Kernwaarden zijn: rust, ruimte en groen, in een zekere bescheidenheid en ingetogen chique.

4.1 Uitgangspunten

Uitgangspunt van het ontwerp is het behoud en de versterking van de in de directe omgeving aanwezige potentieel waardevolle natuurlandschappelijke en ecologische waarden (waaronder aanwezige bomen). De locatie kenmerkt zich door vier in karakter verschillende randen: de rafelige rand van het bosgebied aan de noordzijde, de harde lineaire rand van het spoor aan de zuidzijde, een open landschap aan de westzijde en achterkanten van woningen aan De Elzent aan de oostzijde.

Doel van de stedenbouwkundige hoofdopzet is bos in het plan brengen en het plan op de Boswachterij Dorst te richten, waarbij gekozen is om de zuidkant af te schermen middels een groene wal. Gekozen is voor een uitbreiding van het bos in de richting van het spoor, waarbij de rafelige bosrand in zuidelijke richting wordt verlegd door een te realiseren groene verbindingzone in het plangebied.

4.2 Stedenbouwkundige opzet

Het gebiedsontwikkelingsplan voorziet in de totstandkoming van een rustige en aantrekkelijke woonbuurt van maximaal 98 grondgebonden woningen, waarbij de ruimtelijke opgave er op is gericht de locatie qua structuur weer onderdeel te laten uitmaken van de direct noordelijk gelegen 'Boswachterij Dorst', met daarbij het terugbrengen van enkele bijzondere gebiedseigen kenmerken van het natuurgebied.

Zo wordt aan de zuidzijde van het plan een nieuwe zandwal opgetrokken die qua verschijningsvorm het karakter krijgt van de zandruggen van 'Boswachterij Dorst'. Deze zandrug heeft tevens de functie om het nieuwe woonmilieu qua geluid en zicht volledig af te zonderen van de bestaande spoorlijn.

Daarnaast wordt centraal in het plan een retentievoorziening voor het hemelwater gerealiseerd in de vorm van een vijver of een wadi, waarbij de bestaande monumentale eiken bomenstructuur in het noorden van het plangebied aan de Vijftig Bunderweg wordt aangevuld met nieuwe gebiedseigen boomsoorten als kwaliteitsdrager voor de ruimtelijke inrichting. De wijze waarop dit wordt vormgegeven wordt nog nader bepaald.

Aan de noordzijde van het plan wordt de ‘aanheling’ aan ‘Boswachterij Dorst’ gerealiseerd door de bestaande wandelpaden uit het bos door te trekken het plangebied in. Op deze wijze vormt het ‘groen-blauwe’ karakter de mal van het gebied, waartussen de uiteindelijke verkaveling van de nieuwe woonbuurt wordt uitgezet. De wegenstructuur binnen het plangebied meandert tussen de bebouwing door. De wegen worden omlijst door groene bermen met bomen. Hierdoor ontstaat een informele sfeer van woningen aan 'bospaden'.

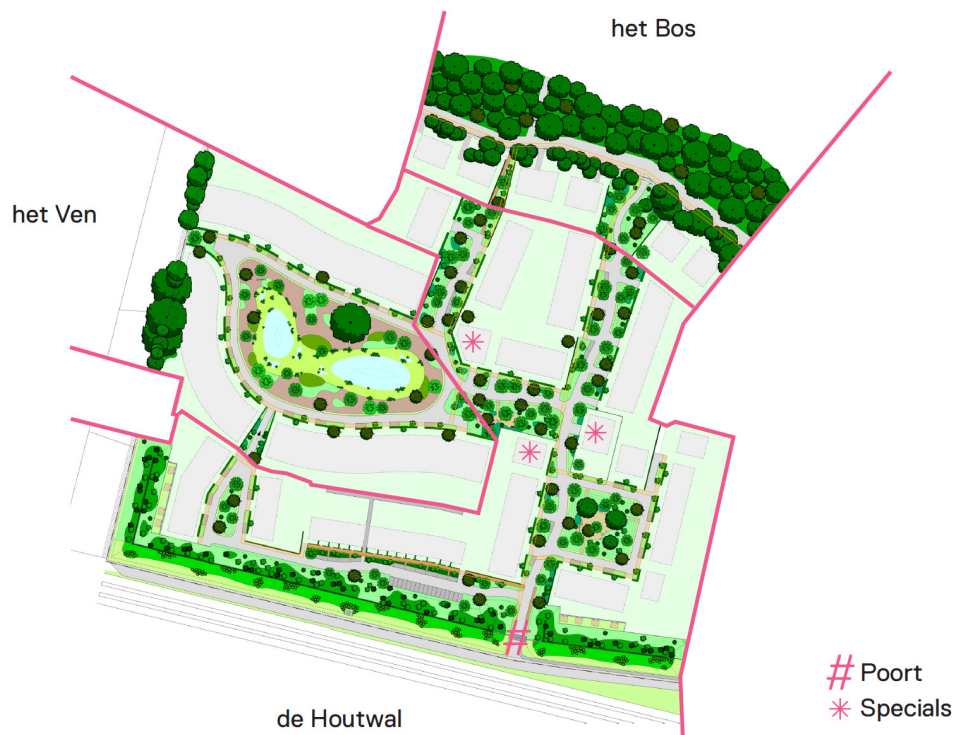
4.2.1 Bebouwingsstructuur

Het plan voorziet in de realisatie van een gedifferentieerd woningaanbod dat aansluit op de diverse karakteristieken van zowel het landschappelijke als stedelijke karakter. In het noordelijke en centrale deel van het plangebied zullen vrijstaande bosvilla's, het zogenaamde ‘boswonen’ worden gerealiseerd. Hiermee wordt de nieuwe bosrand als landgoed vormgegeven en kan het ontwerpthema ‘boswonen’ ten volle worden benut.

Het stedenbouwkundig plan biedt in totaal ruimte voor de realisering van maximaal 98 woningen. Hierbij zijn 3 woningtypen te onderscheiden:

- rijwoningen ([aeg] op verbeelding);
- twee-onder-een-kap of geschakelde woningen ([tae] op verbeelding);
- vrijstaande grondgebonden woningen ([vrij] op verbeelding).

Deze bebouwingstypen zijn verdeeld over het gehele plangebied opgenomen. Hoewel als één samenhangend geheel ontworpen, zijn in de Boswachterij drie woonmilieus te onderscheiden; het Bos, het Ven en de Houtwal.



Planverdeling 'De Boswachterij' (Bron: bureau LSWA architecten juli 2014)

De woningen binnen de 3 plandelen hebben ieder hun eigen relatie met de omliggende openbare ruimte, en vormen tezamen met de andere woningen binnen het plandeel een eenheid. De terughoudende kleurstellingen en het gebruik van natuurlijke materialen vormt de gemeenschappelijke deler tussen de gebieden en zorgt voor eenheid. Uitgangspunt in de verkavelingopzet is daarbij dat de woonbebouwing met de voorzijde is gericht naar de openbare ruimte en dat alle woningen uitkijken op de verschillende speciale groene plekken in het plan. Daarnaast zijn 3 'specials' in het plangebied aanwezig. Deze 3 kavels zijn centraal in het plangebied gelegen en zullen een afwijkende uitstraling krijgen die zorgt voor karakteristieke plekken in het plan.

In het beeldkwaliteitplan is een uitgebreidere beschrijving van de plandelen opgenomen. Het Beeldkwaliteitplan wordt, na de vaststelling door de gemeenteraad, als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

4.2.2 Groenstructuur

De groenstructuur legt een verbinding tussen de dorpskern Dorst en het bestaande bos. Deels door middel van het zogenaamde 'boswonen' en deels door de realisatie van een centrale zone, met retentievoorziening voor het hemelwater in de vorm van een vijver of een wadi, tussen het spoor en het bestaande bos, is een ruimtelijke en functionele relatie met het bos gecreëerd. De dooradering van het bos in de richting van het spoor en de dorpskern Dorst wordt versterkt door groenstructuren langs een aantal van de wegen en het toepassen van ruime voortuinen.

Naast de realisatie van nieuwe groenstructuren, zal daarbij de bomensingel aan De Gors, aan de westzijde buiten het plangebied behouden blijven.

Aan de zuidzijde van het plangebied zal evenwijdig aan De Vliert en het spoor een ruime groene zone met geluidswal worden gerealiseerd, die qua verschijningsvorm het karakter krijgt van de zandruggen van 'Boswachterij Dorst' en tevens de functie heeft het nieuwe woonmilieu qua geluid en zicht volledig af te zonderen van de bestaande spoorlijn.

4.3 Ontsluiting en parkeren

Het nieuwe woongebied zal, net als in de oude situatie, voor het grootste deel van het aantal verkeersbewegingen per auto worden ontsloten vanaf De Vliert. Alleen de woningen gesitueerd aan de Vijftig Bunderweg zullen per auto hierop ook ontsluiten. Alle andere woningen ontsluiten voor de auto op De Vliert. Voor fietsers (en nooddiensten) is er wel een ontsluiting op de Vijftig Bunderweg. Er heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden of de extra verkeersbewegingen die worden gegenereerd door de nieuwe woningen ook wel afgewikkeld kunnen worden via De Vliert. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 5.2

Om een zo groen en bosachtig mogelijk karakter van het nieuwe woongebied te kunnen waarborgen, is de hoeveelheid verharding binnen het nieuwe woongebied geminimaliseerd.

In de centrale groenzone zullen twee langzaamverkeersroutes worden gerealiseerd, die een verbinding krijgen met de Vijftig Bunderweg en de bospaden in de 'Boswachterij Dorst'. Deze langzaamverkeersroutes zullen als voet- en fietspaden worden vormgegeven.

De parkeernorm voor het plangebied bedraagt 2,1 parkeerplaatsen per woning, waarbij het bewonersparkeren (1,8 parkeerplaatsen per woning, afgerond 2 parkeerplaatsen) op eigen terrein plaatsvindt en 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers in het openbaar gebied. De enige uitzondering hierop betreft de geschakelde rijwoningen langs de spoorlijn. Het parkeren voor de rijwoningen vindt plaats in het openbaar gebied.

Het bezoekersparkeren vindt in het gehele plangebied plaats langs de openbare weg.

Er is verspreid over het gebied parkeren mogelijk gemaakt. Er worden binnen het plangebied ca. 60 parkeerplaatsen in het openbaar gebied en ca. 160 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. In totaal ca. 220 parkeerplaatsen.

Met dit aantal parkeerplaatsen wordt ruim voldaan aan de parkeernorm. In het plan wordt namelijk $(220/98=)$ 2,24 parkeerplaats per woning gerealiseerd.

4.4 Beeldkwaliteit

Net zo als de kwalitatieve aandacht voor de ruimtelijke inrichting, wordt ook de duidelijke keuze gemaakt te investeren in de aansprekende architectuur van de Kempische en Manoir stijl. Veel rijke details, zoals leien of rieten daken, natuurstenen dorpels, gebogen rollagen, luiken, en van sierelementen voorziene bovenlichten, zijn sprekend voor deze architectuur. Belangrijke kwaliteitskenmerken die samen met de ruimtelijke inrichting de onderscheidende identiteit en signatuur van het gebied neerzetten.

Deze kwaliteitsvisie is van toegevoegde waarde voor de uiteindelijke bewoners, gebruikers en de gehele omgeving van het gebied. De uiteindelijke ontwikkeling zal dan ook markt- en vraaggericht worden ingevuld, hetgeen betekent dat vroegtijdig in het ontwerpproces met geïnteresseerde woonconsumenten in gesprek wordt gegaan, om te bekijken of het ontwerp kan rekenen op het enthousiasme van de huidige kritische woonconsument. Deze eist kwaliteit van leven en wil dat graag terugzien in de kwaliteit van hun woning en woonomgeving.

De beeldkwaliteitseisen aan de architectuur en woonomgeving zijn opgenomen in een beeldkwaliteitsplan voor het plangebied.

Het beeldkwaliteitsplan zal door de gemeenteraad worden vastgesteld en wordt daarna als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.

5 Milieuplanologische aspecten

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten. Wanneer door middel van een bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, zijn diverse milieutechnische onderzoeken noodzakelijk, zo ook in voorliggend geval.

5.1 Bodem

Voor elke functiewijziging, al of niet naar een gevoelige functie, dient een onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. Ter plaatse van het plangebied zijn in de periode vanaf 1998 tot en met 2011 diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat er verschillende gevallen van ernstige bodemverontreiniging op het terrein aanwezig zijn/waren.

Het meest recente bodemrapport, het 'Saneringsplan De Vliert te Dorst, Geofox-Lexmond, kenmerk 20130081.a1RAP.doc, d.d. 8-2-2013, is als bijlage opgenomen. In dit rapport is in paragraaf 2.3 een opsomming opgenomen van de meest recente bodemonderzoeken (jonger dan 5 jaar oud).

5.1.1 Algemene bodemkwaliteit

In de bodemonderzoeken wordt geconcludeerd dat in het algemeen sprake is van lichte tot matige verontreinigingen met zware metalen, PAK of minerale olie in de bovengrond en/of het grondwater. Deze verontreinigingen zijn gerelateerd aan het langdurige gebruik als bedrijfsterrein of van natuurlijke herkomst zoals nikkel in het grondwater en zijn ontstaan voor 1987. Dergelijke verontreinigingen vormen geen belemmering voor de functie wonen. Deze grond kan binnen het plangebied worden hergebruikt als 'bodem' en betreft vermoedelijk ook hergebruiksgrond voor toepassing in een 'werk', zoals een geluidswal (te bevestigen met een partijkeuring). Daarnaast zijn enkele spots met sterke verontreiniging aangetroffen die gesaneerd zijn/worden.

5.1.2 Saneringslocaties

In de loop der jaren zijn verschillende spots met sterke verontreiniging gesaneerd. In 2000 is een tankstation inclusief olietanks verwijderd en is de omliggende oliehoudende grond gesaneerd. Uit controlemonsters blijkt dat de verontreiniging geheel is verwijderd. In 2010 zijn een tweetal asbestnesten aangetroffen. Deze zijn geheel verwijderd.

In 2011 heeft een calamiteit plaatsgevonden met rode diesel. Deze verontreiniging is in zijn geheel verwijderd. Dit is bevestigd door controlemonsters. Uit het meest recente onderzoek uit 2011 volgde dat er nog één locatie was met ernstige bodemverontreiniging, dit betrof een asbeststort van ca. 1.200 m³. Het bovengenoemde saneringsplan heeft betrekking op deze verontreiniging. In het saneringsplan is beschreven dat sanering bestaat uit het aanbrengen van een leeflaag van 1 meter geschikte grond.

Tijdens de uitvoering echter is een beter saneringsresultaat bereikt. Alle asbestverontreiniging is verwijderd zodat er geen sprake is van een leeflaag. Er is niet alleen voldaan aan de terugsaneerwaarde conform de Circulaire Bodemsanering, er is tevens voldaan aan het beleid van de Gemeente Oosterhout dat alle zintuiglijk waarneembare asbest is verwijderd. De bodem is hierdoor geschikt gemaakt voor elke functie. Er is geen sprake van (kadastraal te registreren) gebruiksbeperkingen.

5.1.3 Conclusie en aanbevelingen

Uit de verschillende bodemonderzoeken is de aanwezigheid van lichte tot matige verontreiniging in de boven- en ondergrond alsmede in het grondwater naar voren gekomen. De locaties waar sprake is geweest van sterk verontreinigde grond en zogenaamde 'asbestnesten' zijn gesaneerd zodat de bodem geschikt is gemaakt voor de functie wonen. Er dient bij eventueel vrijkomend bronneringswater rekening gehouden te worden met de verhoogde gehalten zware metalen in verband met de lozingsseisen op het riool.

In april 2014 is de bodemsanering zoals beschreven in het saneringsplan in het veld afgerond (zie bijlage). Momenteel wordt een evaluatierapport opgesteld dat ter goedkeuring aan bevoegd gezag wordt voorgelegd.

In het plan vindt apart van de genoemde bodemsanering meer grondverzet plaats. De grond die benodigd is voor het maken van de geluidswal is/wordt ontgraven binnen het plangebied. Deze gebiedseigen grond wordt gekeurd conform het Besluit Bodemkwaliteit voor de toepassing als 'werk'. Bij het graven van de waterpartij komt nog grond vrij, deze kan deels worden gebruikt in de geluidswal, en deels op basis van het openbaar-principe van het Besluit Bodemkwaliteit als grond worden toegepast. Het uitgangspunt is een gesloten grondbalans.

Door de transformatie van het fabrieksterrein wordt de bodem gesaneerd tot een nieuw, volledig schoon woon- en leefgebied. Dit is een belangrijke investering in de verdere verduurzaming van de locatie en daarmee voor de samenleving van de gemeente Oosterhout als geheel. Ondanks dat er nadrukkelijk geen sprake is van een ernstige vorm van bodemvervuiling, en daarmee er ook geen gevaar is voor de volksgezondheid in het algemeen noch voor de omgeving specifiek, is ervoor gekozen de betreffende vervuilde grond geheel van de locatie af te voeren en nieuwe schone grond weer aan te voeren. Dit ondanks dat de specifieke regelgeving hieromtrent het toelaat om de sanering ook via een 'zeeftechniek' ter plaatse op locatie uit te voeren. Deze keuze is enerzijds gemaakt op grond van de verdere verduurzaming van de locatie en anderzijds vanuit de overtuiging van de ontwikkelaar dat toekomstige bewoners zich geen enkele zorgen moeten maken over een gezond woon- en leefgebied.

Er worden derhalve vanwege het aspect bodem geen belemmeringen verwacht voor de beoogde ontwikkeling.

5.2 Verkeer

Er heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden of de extra verkeersbewegingen die worden gegenereerd door de nieuwe woningen afgewikkeld kunnen worden via De Vliert. In september 2013 is het uitgevoerd door Oranjewoud. De onderzoeksnotitie genaamd 'Verkeerskundige toets ontsluitingsweg De Vliert', is als bijlage opgenomen. Hierna zijn de conclusies uit het onderzoek beschreven.

In het bestemmingsplan worden maximaal 98 woningen mogelijk gemaakt. Uitgaande van (voor het gemak afgerond op) maximaal 100 woningen en 8 motorvoertuigbewegingen per woning per etmaal bedraagt de verkeersgeneratie van de nieuwbouwlocatie ongeveer 800 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etm). Dit betekent dat de verkeersintensiteit op de ontsluitende wegen met (in totaal) ongeveer 800 mvt/etm toeneemt. De totale verkeersgeneratie van de bestaande wijk De Vliert (De Elzent/De Wildert) bedraagt in de autonome situatie maximaal 500 mvt/etmaal die gelijk verdeeld is over De Vliert en de Vijftig Bunderweg.

Indien 100% van de woningbouwontwikkeling via De Vliert wordt afgewikkeld, leidt dit tot een verkeersintensiteit van $(250 + 800)$ 1.050 mvt/etm. De intensiteit in de spits bedraagt circa 10% van de etmaalintensiteit (algemene vuistregel), dus respectievelijk circa 85 of 105 mvt per spitsuur. Aangezien het gaat om een woongebied, mag worden verwacht dat er in de ochtendspits vooral een uitgaande stroom zal zijn en in de avondspits vooral een ingaande stroom. Er zullen tijdens de spitsen relatief weinig ontmoetingen plaatsvinden tussen elkaar tegemoet komende motorvoertuigen.

De wegbreedte van De Vliert is voldoende om te voldoen aan het minimumprofiel van een erftoegangsweg met gemengd verkeer. Tegemoetkomende motorvoertuigen kunnen elkaar passeren.

Met de huidige wegbreedte van De Vliert kan het verkeer van het bestaande woongebied en de nieuwbouwlocatie adequaat worden afgewikkeld. Ook indien 100% van de woningbouwlocatie via De Vliert wordt afgewikkeld, ontstaan er geen problemen.

De Vliert sluit aan op de Wethouder van Dijklaan. Via de deze straat kan het verkeer in noordelijke richting naar Oosterhout. In zuidelijke richting sluit de Vliert aan op de Spoorstraat, die door de kern Dorst loopt, en de hoofdontsluiting vormt van het dorp op de N282 (Breda-Tilburg). Naast de woonwijken zullen de hoofdontsluitingswegen 30 km/uur wegen worden. De gehele kern Dorst wordt een 30 km/uur gebied.

5.3 Water

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is de opstelling van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Voor de locatie zijn de rapportages Watertoets De Boswachterij te Dorst (31 januari 2014, Anteagroup) en Uitgangspunten waterhuishouding De Boswachterij te Dorst (20 maart 2014, Kybys) opgesteld. Deze rapportages beschrijven de situatie van de waterhuishouding binnen de planlocatie. De rapportages zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. Hierna volgen een samenvatting en conclusies van deze rapportages.

5.3.1 **Beleid**

Provinciaal beleid

De locatie is gelegen in drinkwaterbeschermingsgebied 25 jaarszone van de drinkwaterwinning Dorst. Dit betekent dat extra aandacht besteed moet worden aan de invloed op het grondwater. Bij nieuwe ontwikkelingen moet zowel de invloed op de kwantiteit als de kwaliteit gewaarborgd blijven. Enerzijds betekent dit dat het hemelwater binnen de plangrenzen verwerkt moet worden en weer ten goede moet komen aan de grondwatervoorraad, anderzijds moet voorkomen worden dat het grondwater vervuild raakt door infiltratie van verontreinigingen.

Het grondwaterbeschermingsgebied is tevens aangewezen als boringsvrije zone. Dit betekent dat geen slecht doorlatende lagen mogen worden doorsneden om mogelijk vervuiling van het dieper gelegen winningpakket te beschermen.

Beleid waterschap

Het waterschap heeft beleidsregels opgesteld waarin is aangegeven met welke normen gerekend moet worden bij het opstellen van een compensatie en inrichtingsplan.

Omdat het plangebied geen afvoermogelijkheden tot buiten het plangebied heeft zullen de voorzieningen voldoende capaciteit moeten hebben om een neerslaggebeurtenis met een herhalingstijd van eens per 100 jaar (NBW norm voor stedelijk gebied) te kunnen verwerken.

Conform de beleidsregels dient de compensatie berekend te worden met de onderstaande uitgangspunten:

Tabel 3.2: Neerslaghoeveelheden (mm) die gedurende een bepaalde tijdsduur verwacht kunnen worden bij verschillende herhalingstijden.

	T=1 jaar	T=10 jaar	T=25 jaar	T=50 jaar	T=100 jaar
6 uur	25,3	42,9	50,6	58,3	64,9
8 uur	26,4	45,1	53,9	61,6	68,2
12 uur	29,7	50,6	59,4	67,1	74,8
24 uur	35,3	59,4	69,3	78,1	86,9
2 dagen	45,1	71,5	82,5	92,4	101,2
4 dagen	57,2	88	100,1	110	119,9
7 dagen	72,6	107,8	119,9	130,9	139,7
10 dagen	88,0	125,4	139,4	148,5	157,3

Verondersteld wordt dat de neerslag zonder vertraging en zonder verliezen afstroomt.

5.3.2 **Afspraken met waterbeheerders**

Op d.d. 17 januari 2013 is overleg geweest tussen Waterschap Brabantse Delta, gemeente Oosterhout, Provincie bureau grondwater en het drinkwaterwinbedrijf Brabant Water. Samen met de waterpartners is tot het waterhuishoudkundig plan gekomen dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

5.3.3 Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie betekent dit het volgende:

Regenwater

Er is geen oppervlaktewater in of in de nabijheid van het plangebied beschikbaar. Het water wordt binnen het projectgebied geborgen en geïnfiltreerd in de bodem. Een gedeelte wordt afgevoerd naar het aan te leggen ven en een gedeelte wordt door middel van wadi's in bermen en groenvoorzieningen geborgen en geïnfiltreerd. Er komt geen regenwater van buitenaf in het plan.

Het oppervlaktewater van het uitgeefbaar terrein inclusief bebouwing wordt via ondergrondse leidingen rechtstreeks afgevoerd naar het ven. Ook het water dat op de verharding rondom de vijver (inclusief de bermen) valt, wordt via een bermassage afgevoerd naar het ven. Vanwege het vasthouden van het waterpeil wordt het ven uitgevoerd met een waterdichte kleibodem.

Boven het beoogde waterpeil is er geen kleilaag en kan het water infiltreren. De uitgangspunten voor de berekening van de wadi zijn opgenomen in de rapportage.

Het water afkomstig van de overige verhardingen en groenvoorzieningen wordt zoveel mogelijk kort op de locatie via oppervlakkige afvoer middels wadi's geborgen en geïnfiltreerd in bermen en groenvoorzieningen. De wadi's worden voorzien van een filterende bovenlaag. Als noodvoorziening wordt een slokop geplaatst. De slokop loost op het hemelwaterriool en wordt afgevoerd naar de vijver.

In Bijlage C van de rapportage 'Uitgangspunten waterhuishouding' is een tekening opgenomen met de structuur van de waterhuishouding.

Benodigde berging

Uitgangspunten

- Als maatgevende situatie voor de berging wordt bui T=10 met tijdsduur 45 minuten en bui T=100 met tijdsduur 24 uur aangehouden;
- Bij bui T=10 met tijdsduur 45 minuten is infiltratie nihil en buiten beschouwing gelaten;
- Voor de dimensionering van de wadi's is voor bui T=10 uitgegaan van een waterpeil van 0,3 m. Voor bui T=100 is een peilstijging tot waterdiepte 0,5 m voorzien, waarna de slokop gaat functioneren. De regen op het oppervlak van de wadi is meegenomen als benodigde berging; Op sommige locaties heeft de wadi onvoldoende capaciteit om bui T=10 met tijdsduur 45 minuten op te vangen. Het peil zal hierdoor verder stijgen dan 0,3 m en overvloedig regenwater wordt via de slokop afgevoerd naar het ven. In de verdere uitwerking van het plan kan nog gezocht worden naar het vergroten van de infiltratiecapaciteit (grotere lengte of breedte wadi);
- Voor de berekening zijn conservatieve uitgangspunten genomen. De berm van de vijver is als 100% verhard oppervlak opgenomen. Datzelfde geldt voor de geluidswal. In de praktijk zal de afvoer niet 100% zijn en gedeeltelijk infiltreren.

Bergingsvoorziening

Herhalingstijd	Duur bui	Neerslag	Benodigde berging	Peilstijging	Maximaal waterniveau
T=10	45 minuten	35,7 mm	1.150 m ³	0,40 m	NAP + 5,20 m
T=100	24 uur	86,9 mm	2.500 m ³	0,63 m	NAP + 5,67 m

Maatgevende benodigde berging

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, blijft het ruim waterpeil onder het wegniveau van (wegas NAP + 6,10 m). In Bijlage D van de rapportage 'Uitgangspunten waterhuishouding' is de berekening van de benodigde berging opgenomen.

Vormgeving

In de rapportage 'Uitgangspunten waterhuishouding' is de vormgeving van het ven en de infiltratievoorzieningen opgenomen.

Fluctuatie als gevolg van verdamping

De gemiddelde verdamping per maand is in juli het hoogst en bedraagt 98 mm. In de praktijk valt dus een daling van 10 cm jaarlijks te verwachten. De gemiddelde verdamping jaarlijks bedraagt 600mm. Bij een peil van NAP + 4,80 m zou dat zonder regenval betekenen dat het waterpeil een niveau van NAP + 4,20 m zou kunnen bereiken. Daarbij is nog steeds 90 cm water aanwezig. In de praktijk zal deze situatie zich niet voordoen en wordt de vijver regelmatig aangevuld door regenwater vanuit de gehele wijk. Dit gebaseerd op gegevens van de klimaatatlas van KNMI. De doorlatendheid van de afdichtende laag is verwaarloosbaar klein.

Waterkwaliteit ven

Om een goede waterkwaliteit te kunnen garanderen zal het ven voldoende diepte moeten krijgen. Er is geen mogelijkheid tot doorstroming. Een minimale diepte van ca. 1,5 meter op het diepste punt is wenselijk (minimaal 1,20 volgens LIOR ontwerpfase, § 3.2.11) maar zal door peilfluctuatie als gevolg van droogte en verdamping niet altijd haalbaar zijn. Naar verwachting blijft de waterkwaliteit in het ven toch voldoen. Mocht na een aantal jaren blijken dat de waterkwaliteit toch in het geding is kan het ven heringericht worden als wadi door de afdichtende kleilaag te verwijderen. Door de bodem van de wadi op maximaal het huidige streef waterpeil te houden, blijven de bergings- en infiltratiecapaciteit minimaal hetzelfde en blijven dus voldoen. De uitstroomvoorzieningen kunnen met beperkte aanpassingen gehandhaafd blijven.

RWA-rioolstelsel

Dakwater wordt via ondergrondse leidingen afgevoerd naar de vijver.

De maatgevende streng voor de uitstroombuig is bepaald op een strenglengte van 250 m en een maaiveldhoogte van NAP + 6,40 m. Een verhang van 1% komt neer op 25 cm. Hierbij komt bij een diameter van 250 mm de b.o.b. van de uitstroom op ca. NAP + 4,80 m. In verband met onderhoud wenst de gemeente dat de buizen leeglopen. De maximale streef waterpeilhoogte wordt gesteld op NAP + 4,80 m.

Bij de inrichting van de oevers dienen de uitstroomvoorzieningen ingepast worden.

5.3.4 Conclusie

Voorgestelde uitgangspunten voor de waterhuishouding in het plangebied zijn akkoord bevonden. Met deze uitgangspunten wordt voldaan aan alle eisen die gesteld worden aan de waterhuishouding. Bij toepassing van deze uitgangspunten bij de uitvoering van het plan zijn geen belemmeringen vanuit de waterhuishouding te verwachten.

5.4 Geluid

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van nieuwe geluidgevoelige bebouwing binnen een geluidzone van een weg, vliegveld, industrieterrein en/of spoorweg en in het geval van het aanleggen of veranderen van een nieuwe geluidgezoneerde weg. Middels voorliggend bestemmingsplan wordt de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bebouwing mogelijk gemaakt en worden wegen geprojecteerd die niet geluidgezoneerd zijn in de zin van de Wet geluidhinder. Er is geen reconstructie van wegen voorzien in het plan. Het geluidonderzoek is noodzakelijk aangezien het bouwplan is gelegen binnen de geluidzone van de ten zuiden van het plangebied gelegen spoorlijn Tilburg – Breda (traject 650).

In het plangebied worden maximaal 98 woningen voorzien. Dat kunnen rijtjeswoningen, twee-onder-een-kap of vrijstaande woningen zijn met maximaal 3 bouwlagen. Deze woningen worden ontsloten via buurtwegen en voorzien van asfalt (dichtasfaltbeton). De ontsluiting vindt aan de zuidzijde plaats (De Vliert). Rondom het plangebied zijn bestaande woningen gelegen (max. 3 bouwlagen). Ten zuiden van het plangebied is een spoorweg gelegen. Voor een groot deel van de te realiseren woningen is het noodzakelijk om de geluidbelasting vanwege de (spoor)weg te beperken door middel van een geluidwerende voorziening. Voor zover van belang is gerekend met een geluidwerende voorziening van maximaal 7 m hoog (+mv) en een poortvoorziening bij de ontsluiting van het plangebied (minimaal variant A) (zie fig. 3.2 en 3.3 geluidrapport). Het lokale maaiveld wordt bepaald door de spoorweggegevens in het geluidregister. Voor de woningen is rekening gehouden met het lokale maaiveld in het plangebied. Omdat geluidgezoneerde wegen geen relevante invloed hebben op het plangebied dan wel het plangebied buiten de geluidzone van wegen is gelegen worden die verder niet besproken.

Het geluidniveau vanwege een spoorweg op de gevel van een nieuwe woning mag volgens de Wet geluidhinder niet meer bedragen dan 55 dB (ook wel voorkeursgrenswaarde genoemd), tenzij een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld.

Voor de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat kan aansluiting worden gezocht bij de Wet geluidhinder maar kunnen meerdere belangen worden meegewogen. Door DPA Cauberg-Huygen B.V. is een akoestisch onderzoek (mei 2014) uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van spoor- en wegverkeer op de woningen in het plan de Boswachterij te Dorst. Tevens zijn de effecten voor woningen rondom het plangebied onderzocht.

De rapportage is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. Voor de details, uitgangspunten en detailresultaten wordt verwezen naar dat geluidrapport. Hierna is de rapportage samengevat, nader toegelicht en zijn de conclusies beschreven.

5.4.1 Wet geluidhinder

Bij de vaststelling van het plan wordt getracht zo flexibel mogelijk om te gaan met de ligging van woningen, het aantal woonlagen e.d. door deze wijze van handelen kan worden ingespeeld op beperkte planaanpassingen zonder het volgen van de juridische weg die behoort bij planwijziging.

Het onderzoek bestaat om deze reden uit twee onderdelen:

- bepalen van de geluidcontouren (t.b.v. vaststellen van hogere grenswaarden);
- bepalen van de geluidbelasting op de uiterste grenzen van de bouwblokken (t.b.v. inzicht in akoestische kwaliteit van het gebied);
- bepalen van de effecten voor de woningen buiten het plangebied.

Geluidcontouren vanwege spoorweg zonder afscherming in plangebied

Op basis van de genoemde uitgangspunten is de te verwachten toekomstige geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer bepaald in het plangebied. De geluidcontouren op 1,5 meter, 4,5 meter en 7,5 meter, met en zonder geluidwerende voorziening, zijn weergegeven in het geluidrapport (figuren 5.1 t/m 5.3 geluidrapport) (verfijnde contouren in stappen van 1 dB zijn weergegeven in bijlage III-1 en III-2 geluidrapport). De geluidcontouren zijn berekend met de bestaande bebouwing en de geluidwerende voorziening. Daarbij is er geen rekening gehouden met de afscherpende werking van de nieuwe woningen).

De berekeningsresultaten met geluidwerende voorziening laten zien dat:

- Ter plaatse van de entree en ten westen van het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op de 1ste en 2de bouwlaag (1,5 m en 4,5 m) nog wordt overschreden. In grote delen van het plangebied op de 3de bouwlaag (7,5 m) de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden.
- Het scherm een sterk geluidreducerend effect heeft op de berekeningsresultaten. Met name op de 1ste en 2de bouwlaag is het effect van het scherm groot; In de bijlagen II-1 en III-2 van het rapport laten dat het duidelijkst zien.
- De volgens de Wet geluidhinder maximaal vast te stellen grenswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Voor zover de geluidbelasting (zonder afscherming) hoger is dan 55 dB zal door het college voor de vaststelling van het bestemmingsplan een hogere grenswaarde worden vastgesteld op basis van de geluidcontouren van bijlage III-1 voor alle 3 bouwlagen.

Geluidbelasting vanwege spoorweg met afscherpende werking in plangebied

De hiervoor aangegeven rekenwijze resulteert in een hogere geluidbelasting dan in het geval de geprojecteerde woningen ook worden gerealiseerd en met het afscherpende effect van de nieuwe woningen wordt gerekend. Daarom is in het geluidrapport ook de mogelijke eindsituatie is onderzocht. Voor de werkwijze wordt verwezen naar het geluidrapport.

Het aantal woningen waar de geluidbelasting nog hoger is dan 55 dB bedraagt:

- op de 1e en 2e bouwlaag: maximaal 15 woningen.
- op 1e t/m 3e bouwlaag: maximaal 50 woningen.

Indien de poortvoorziening van variant B wordt gerealiseerd neemt de geluidbelasting bij de woningen bij de poortvoorziening nog iets af.

Hieruit blijkt dat door de geluidwerende voorziening de 55 dB zoveel mogelijk wordt bereikt of benaderd. Het is duidelijk dat de effecten op hogere bouwlagen afneemt. De nadelen van een hogere geluidwerende voorziening nemen toe en de doelmatigheid (effect) neemt af. De voorziening moet nog inpasbaar zijn in de omgeving, moet onderhouden kunnen worden en mag niet een te groot ruimtebeslag innemen. Tevens nemen de kosten toe.

Gelet op de andere belangen dan geluid is de voorziene ligging en hoogte het maximaal haalbare. Een ander ontwerp (ligging of hoogte) doet afbreuk aan de geluidreductie of zal veel kostbaarder zijn.

De maximaal vast te stellen hogere grenswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Hogere grenswaarden

De vaststelling van een hogere waarde moet voldoen aan de Wet geluidhinder. Dat betekent dat alle maatregelen moeten zijn onderzocht waarmee de geluidbelasting op de nieuwe woningen de 55 dB niet meer zal overschrijden.

Er zijn twee mogelijkheden. Het toepassen van raildempers op de spoorstaven waarmee een maximale reductie van 3 dB kan worden gehaald of het toepassen van een geluidwal of -scherm.

Voor de laatste is vooral de ligging, de hoogte en de lengte van belang. Een geluidscherm langs de spoorweg is het meest effectief (dichter bij de bron). Echter uit vooronderzoek is gebleken dat het scherm op de infrastructuur van ProRail moet worden aangebracht. De kosten van een scherm zijn echter voor een nieuwe situatie veel hoger dan het aanleggen van een grondwal. Tevens zijn die ruim tweemaal zo hoog als de kosten van een saneringsscherm, zoals in de omgeving van het plangebied aanwezig is, vanwege de noodzakelijke eigendomsoverdracht van het scherm aan ProRail en de daarmee gepaard gaande afkoopkosten.

Omdat een geluidwal een veel groter geluidreducerend effect heeft dan raildempers is daarvoor een optimalisatie onderzocht. Dat resulteerde in een geluidwal van 6 m hoog + topscherm van 1 m hoog. Tevens is de ontsluiting van het plangebied erin geïntegreerd. Verder is rekening gehouden met omgeving en de infrastructuur. Met de geluidwerende voorziening kan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB zoveel mogelijk worden benaderd of bereikt.

Omdat niet bij alle woningen de 55 dB wordt bereikt is nagegaan wat raildempers nog kunnen betekenen. Uit het geluidrapport blijkt dat de meerkosten daarvan niet in verhouding staan tot het effect bij de woningen. Daarom wordt daar van afgezien.

Uit de berekening van de geluidbelasting in het plangebied voor de eindsituatie blijkt dat de afschermdende werking door de woningen nog een groot positief effect zal hebben.

Uit het geluidrapport is gebleken dat voor het overige wordt voldaan de wettelijke verplichtingen. Het college zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan de hogere grenswaarden vast stellen voor de gevels van woningen waar de geluidbelasting meer bedraagt dan 55 dB, zoals weergegeven met de geluidcontouren in bijlage III-1 van het geluidrapport.

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die moet borgen dat een woning niet wordt opgericht, uitgebreid of gebruikt indien de geluidbelasting op een gevel niet voldoet aan de geldende grenswaarde. Een aangebrachte geluidwerende voorziening moet in stand worden gehouden.

Op bijgevoegde tekening is de 55 dB contour weergegeven op de maatgevende hoogte 7,5 meter. Woningen ten noorden van deze 55 dB contour kunnen zonder restricties ten gevolge van het aanwezige spoorwegverkeer gebouwd worden. Woningen ten zuiden van deze 55 dB-contour kunnen gebouwd worden, mits voldaan wordt aan de voorwaardelijke verplichting.

5.4.2 Woon- en leefklimaat

Geluidbelasting vanwege de spoorweg

De geluidbelasting vanwege de spoorweg is hiervoor besproken. De resultaten van de berekende geluidbelastingen in het plangebied, gerekend met afscherming, is hiervoor beschreven. Daaruit blijkt dat voor de 1e en 2e bouwlaag slechts 15 woningen nog een geluidbelasting hebben van meer dan 55 dB. Voor de 3e bouwlaag ligt dat aantal op 50 woningen. De hoogste geluidbelasting bedraagt 65 dB (3e bouwlaag). Uit de bijlagen bij het geluidrapport blijkt dat het in de meeste gevallen echter gaat om veel lagere geluidbelastingen. De geluidcontouren in bijlage III-1 geven daarvan de worstcase situatie weer. Gelet op de voorzien maatregelen en de ligging bij de spoorweg zijn de geluidniveaus aanvaardbaar.

Geluidbelasting vanwege het wegverkeer

Het bouwplan ondervindt een geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer rondom en in het plangebied. De wegen van de kern Dorst, ten noorden van de spoorlijn, ten westen van de Wethouder van Dijklaan en ten oosten van de westelijke begrenzing van het plangebied en in het plangebied, zullen als 30 km/uur zone worden ingericht. Conform de Wet geluidhinder behoeft de geluidemissie van 30 km/uur wegen niet getoetst te worden omdat voor dergelijke wegen geen wettelijke geluidzone is vastgesteld. In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is de invloed van deze wegen inzichtelijk gemaakt. Bovendien dient bij beoordeling van het binnenniveau tevens rekening te worden gehouden met de invloed van 30 km/uur wegen. Daarvoor zijn de geluidbelastingen zonder aftrekkcorrectie in de zin van art. 110g Wet geluidhinder van belang.

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats aan de zuidzijde. De wegen in het plangebied worden voorzien van asfalt (dichtafalbeton). De rekenresultaten laten zien dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer in het grootste deel van het plangebied lager is dan 48 dB.

De 6 woningen nabij de zuidelijke ontsluiting van het plangebied ondervinden een geluidbelasting hoger dan 48 dB. De maximaal berekende geluidbelasting op de gevels van deze woningen bedraagt 51 dB. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer zal daarom, bij geen enkele woning in het plangebied, leiden tot overschrijding van het binnenniveau van 33 dB.

In het geluidrapport is onderzocht wat het effect is van de ontwikkeling op de omgeving. Door de ontsluiting wordt er met name over De Vliert meer verkeer afgewikkeld. Daarvoor is een Verkeersstudie uitgevoerd. Daarnaast zullen de bestaande wegen worden ingericht als 30 km wegen.

Voor een goed inzicht is de cumulatie van de geluidbelastingen vanwege de spoorweg en het wegverkeer bepaald conform de wettelijke regels. Daarbij wordt de geluidbelasting vanwege de spoorweg omgerekend naar een geluidbelasting vanwege de weg. In bijlage IX van het geluidrapport zijn details aangegeven.

Uit berekeningen blijkt dat de geluidbelasting maximaal met 1,65 dB toeneemt, vooral bepaald door het wegverkeer. In een groot aantal gevallen neemt het echter ook af.

De spoorweg is reeds bestaand evenals het aanwezige geluidsaneringsscherm + raildempers. De geluidwerende voorziening is nieuw. Deze voorziening heeft wat betreft de geluidbelasting een positief effect op de dichtstbij het plangebied gelegen bestaande woningen. Uit het geluidrapport blijkt dat nog niet duidelijk kwantitatief omdat alleen ontvangerpunten aan de wegzijde zijn gehanteerd.

De maximale geluidbelasting bedraagt (cumulatief) 58 dB op woningen aan De Vliert. Voor de meeste woningen is deze lager.

Een dergelijke geluidbelasting kan als aanvaardbaar worden geacht. De toename doet zich slechts bij een enkele woning voor. Het treffen van maatregelen is in redelijkheid niet mogelijk. Daartegenover staat dat de geluidwerende voorziening ook positieve effecten heeft.

Geluidluwe zijde

De resultaten laten zien dat door middel van afscherpende werking binnen het stedenbouwkundig plan iedere woning in het plangebied kan beschikken over een geluidluwe zijde (< 55 dB), waaraan ten minste één verblijfsruimte is gelegen.

5.4.3 Aanvullend akoestisch onderzoek n.a.v. aanpassing geluidscherm

In verband met bezwaren vanuit de omgeving (met name bewoners aan de oostzijde van het plangebied) is onderzocht of er alternatieven zijn voor de grondwal + scherm aan de oostzijde van het plan. De onderzoeksnotitie is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. De conclusies zijn hierna weergegeven.

Alleen aan de oostzijde van het plangebied zal de grondwal + topscherm worden gewijzigd.



Het scherm aan de oostzijde van het plangebied in de noordelijke richting is niet noodzakelijk om aan de aangevraagde/vastgestelde hogere waarden te voldoen. De geluidbelasting op de begane grond en de eerste verdieping veranderen weliswaar door de aangepaste voorziening, maar blijven onder de voorkeurgrenswaarde van 55 dB (met uitzondering van het meest zuidoostelijk deel op de eerste verdieping; in het huidige stedenbouwkundig plan is hier geen woning gelegen). Het scherm heeft op de tweede verdieping (7,5 meter) geen effect. Het verkorten van het scherm heeft dus nauwelijks tot geen invloed op deze tweede verdieping. De geluidbelasting zal met maximaal 1 dB toenemen.

Conclusie

Ook na de wijziging wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de nieuwe woningen. De wijziging heeft voor geluid geen relevante negatieve gevolgen voor de bestaande woningen. Door de wijziging zal de hinder (uitzicht en evt. schaduw) voor de directe omgeving verbeteren.

5.4.4 Conclusie

Op basis van de resultaten van de onderzoeken blijkt dat door de afscherming langs de zuidelijke rand van het plangebied met name het spoorverkeer op significante wijze wordt afgeschermd. Daardoor zullen de geluidbelastingen in het plangebied aanvaardbaar zijn. In de eindsituatie zal het woon- en leefklimaat nog beter zijn.

Door het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen kan die eindsituatie (flexibel) worden bereikt. Met een Besluit hogere grenswaarde en het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in de Regels wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Tevens is op de Verbeelding aangegeven waar een geluidwerende voorziening aanwezig mag zijn.

5.5 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van maximaal 98 woningen. Deze ontwikkeling valt aan te merken als een project dat niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op de toevoeging van maximaal 98 nieuwe woningen. Hiermee wordt ruimschoots onder de aantallen gebleven zoals genoemd in de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen'. De beoogde ontwikkeling is daarmee niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer. Er worden derhalve vanwege het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen verwacht voor de beoogde ontwikkeling.

5.6 Natuur

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna.

Vanwege de ligging van het plangebied grenzend aan 'Boswachterij Dorst', bestaat de mogelijkheid dat zich op het terrein waardevolle natuurlandschappelijke en/of ecologische waarden bevinden. Aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur is in principe niet toegestaan en negatieve effecten voor de Ecologische Hoofdstructuur als gevolg van ontwikkelingen moeten voorkomen worden.

Derhalve is door CroonenBuro5 in mei 2013 een inventarisatie gemaakt van de aanwezige landschappelijke en ecologische waarden. De rapportage (dd. 28 april 2014), behorend bij het veldbezoek, is als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan. Hierna zijn de conclusies opgenomen.

5.6.1 Beschermde natuurgebieden

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. 'De Boswachterij' ligt in z'n geheel buiten de EHS. De houtwal ligt niet in de EHS, maar is wel van waarde voor de Vijftig Bunderweg.

De houtwal wordt alleen doorsneden door de calamiteitenontsluiting, 6 uitritten en de langzaamverkeersverbindingen. En niet om de woonwijk te ontsluiten. Dit gebeurt immers aan de zuidzijde. Deze houtwal is op basis van recent provinciaal kaartmateriaal niet gelegen in de EHS.

Er komt in de directe omgeving van het plangebied wel EHS voor, echter buiten de invloedssfeer van de ontwikkeling. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake. Er is daarom geen noodzaak voor een compensatieplan (EHS).

Er is geen natuurgebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000-gebied) in de omgeving van het plangebied aanwezig. Vanwege de afstand (circa zes kilometer), de ligging van het plangebied en de omvang van de ontwikkeling kunnen effecten op het Natura 2000-gebied 'Ulvenhoutse Bosch' worden uitgesloten.

5.6.2 Beschermde soorten

Bouwfonds is voornemens om een braakliggend terrein te ontwikkelen. De ontwikkeling is getoetst op de uitvoerbaarheid in relatie tot de Flora- en faunawet. In het plangebied zijn geen zwaarder beschermde soorten aangetroffen of te verwachten die de voorgenomen ruimtelijke (her)ontwikkeling wezenlijk kunnen beïnvloeden.

In het kader van Flora- en faunawet zijn er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Voor de voorgenomen werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met het feit dat er tijdens het broedseizoen (globaal half maart tot half augustus) broedvogels aanwezig kunnen zijn in het plangebied.

Daarom wordt geadviseerd om het kappen van de bomen en het verwijderen van de overige vegetatie buiten het broedseizoen uit te voeren. Op deze manier wordt voorkomen dat broedende vogels verstoord worden.

Mocht de planning dan dit niet toelaten dient het plangebied kort voor de aanvang van de werkzaamheden gecontroleerd te worden op actuele broedgevallen. Indien er sprake is van broedgevallen, dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden.

Vervolgstappen

Op basis van de hierboven beschreven toetsing zijn vervolgstappen niet nodig

5.7 Archeologie en cultuurhistorie

Om de aanwezige cultuurhistorische waarden (monumentale gebouwen, archeologische terreinen, cultuurhistorische landschapselementen en historische stedenbouwkundige structuren en infrastructuur) in beeld te brengen, is een gemeentelijke Erfgoedkaart vervaardigd, die met name een signalerende functie heeft.

Op 25 januari 2012 heeft de gemeenteraad de Erfgoedkaart Oosterhout vastgesteld. Deze kaart geeft de archeologische verwachtingen en archeologische en cultuurhistorische waarden in Oosterhout weer waardoor deze als volwaardig belang in ruimtelijke planvorming mee kunnen worden gewogen. Tevens worden op deze kaart de voorschriften vastgesteld voor de omgang met archeologische bodemschatten in de ruimtelijke inrichting en in bouwprojecten.

5.7.1 Archeologie

Het plangebied is op de erfgoedkaart Oosterhout aangemerkt als een zone met een middelhoge indicatieve archeologische verwachting. Bij een ontwikkeling binnen een zone met middelhoge archeologische verwachting dient een archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.



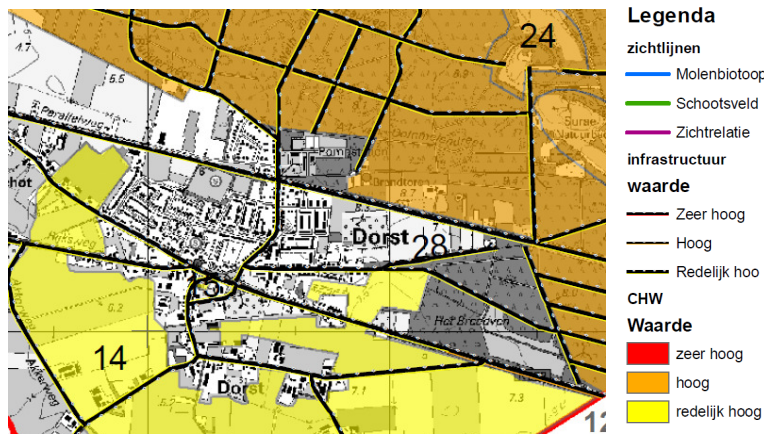
Uitsnede erfgoedkaart Oosterhout (Bron: gemeente Oosterhout)

Door RAAP Archeologisch Adviesbureau is derhalve in mei 2004 een verkennend archeologisch onderzoek in het plangebied uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage toegevoegd aan dit rapport.

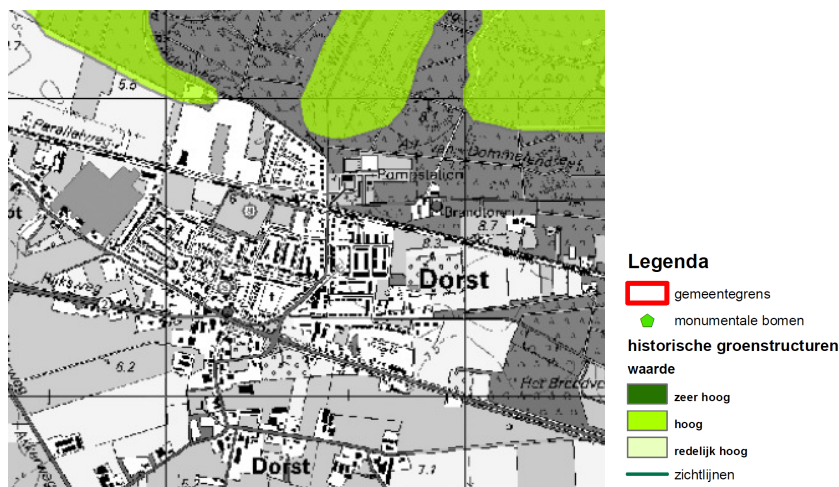
Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat op grond van het ontbreken van archeologische indicatoren naar verwachting geen verstoring van de archeologische waarden als gevolg van de geplande werkzaamheden zal optreden. Er worden derhalve geen aanbevelingen gedaan voor een archeologisch vervolgonderzoek.

5.7.2 Cultuurhistorie

Op de erfgoedkaart Oosterhout zijn de spoorlijn Breda-Tilburg en de Vijftig Bunderweg aangemerkt als lijnvormige elementen met een redelijke hoge historische en geografische waarde. 'Boswachterij Dorst' is, met uitzondering van het deel van het bos, wat direct grenst aan het plangebied, als historische groenstructuur aangemerkt. Het stedenbouwkundig ontwerp gaat uit van versterking van de kwaliteit van deze rand door het uitbreiden van het bos en het vergroten van het groene karakter.



Uitsnede Waardenkaart historische geografie van Erfgoedkaart Oosterhout (Bron: gemeente Oosterhout)



Uitsnede Waardenkaart historisch groen van Erfgoedkaart Oosterhout (Bron: gemeente Oosterhout)

Monumentenwet

De wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten en door het rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten is geregeld in de Monumentenwet 1988. De Monumentenwet 1988 heeft niet alleen betrekking op gebouwen en objecten, maar ook op stads- en dorpsgezichten en archeologische monumenten boven en onder water.

Op het plangebied zijn geen rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en/of panden, welke op de Erfgoedkaart als historische bouwkunst zijn aangemerkt, aanwezig.

5.8 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle activiteiten, waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (risicobron). Het doel daarvan is om de plaatsen waar mensen verblijven tegen de mogelijke gevaren voldoende te beschermen (risico-ontvanger).

In het plangebied, gelegen in de nabijheid van één of meer risicobronnen, zijn 98 woningen geprojecteerd. Daarom is het plan getoetst aan de regels voor externe veiligheid.

Daarvoor is door DPA- Cauberg-Huygen Raadgevende ingenieurs BV een rapport voor het extern veiligheidsonderzoek opgesteld: "De Vliert te Dorst; externe veiligheid, 25 oktober 2013, referentie 20130716-01, DPA-Cauberg-Huygen". Het wettelijk kader is in het genoemde onderzoeksrapport toegelicht. Enkele gebruikte begrippen in deze toelichting worden hieronder toegelicht.

Verder is door de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant een geactualiseerd advies opgesteld over de onderdelen evacuatie en rampenbestrijding (2013).

Hierna zijn de resultaten weergegeven en is een verantwoording groepsrisico opgesteld.

De risicobronnen kunnen worden onderscheiden in:

- risicovolle milieu-inrichtingen (onder andere Ipg-tankstations), daarop is het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen van toepassing;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, waterwegen), daarop is het Basisnet Water en/of de Circulaire Risico's vervoer gevaarlijke stoffen (2012) van toepassing.
- en buisleidingen (bijvoorbeeld: aardgas), daarop is het Besluit externe veiligheid voor buisleidingen van toepassing.

De te beschermen plaatsen worden onderscheiden in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld: een woning).

De risico's worden onderscheiden in plaatsgebonden risico en groepsrisico. De eerstgenoemde heeft betrekking op het risico op een specifieke plaats waar een mens kan verblijven en mag maximaal een kans van 1 op 10^{-6} bedragen. Daarvoor is slechts de risicobron bepalend.

De tweede betreft het risico dat een groep mensen in het invloedsgebied van de risicobron dodelijk wordt getroffen. Daarvoor is de risicobron, de personendichtheid en de plaats van de personen van belang.

Het invloedsgebied is het gebied waarin nog relevante effecten zich kunnen voordoen als gevolg van een calamiteit.

5.8.1 Risico's vervoer gevaarlijke stoffen over de Spoorweg Breda – Tilburg

Ten zuiden van het plangebied is, alleen gescheiden door De Vliert en de toekomstige geluidwal, de spoorweg Breda – Tilburg gelegen. Over de spoorweg worden grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd van Rotterdam naar Zuid-Limburg en Duitsland (en omgekeerd), de zogenaamde Brabantroute.

Het betreft stoffen die bij een ongeval een gifwolk, brand of explosie tot gevolg kunnen hebben. Ook kunnen vloeistoffen over en in de bodem stromen.

Van belang is dat in mei 2014 en ten tijde van het onderzoek het Basisnet spoor nog niet was vastgesteld. Daarom is het onderzoek uitgevoerd in overeenstemming met de Circulaire.

Daarin zijn de aantallen, soort en wijze van vervoer al gebaseerd op het nog vast te stellen Basisnet spoor. Daarin is voorzien dat het aantal ladingen, de soort en de wijze van vervoer zodanig zal veranderen dat de risico's sterk zullen afnemen.

Het plaatsgebonden risico tot een woning is in de Circulaire bepaald op 1 m van de spoorweg. Daaraan wordt ruimschoots voldaan.

Het groepsrisico vanwege deze route is berekend met het rekenprogramma RBM II in het invloedsgebied dat 4000 meter vanuit de spoorweg bedraagt. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico in de huidige en de toekomstige situatie ver onder de oriëntatiewaarde is gelegen (0,27 %). Ten gevolge van de toename van het aantal woningen in het plangebied is een zeer lichte toename van het groepsrisico waarneembaar (0,30%). Daarmee wordt voldaan aan onze Beleidsvisie externe veiligheid waarin een maximale oriëntatiewaarde van 100% het uitgangspunt is. De berekende risico's vormen geen belemmering voor het plan.

In de genoemde Circulaire wordt aanbevolen om een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied in acht te nemen van 30 m, gerekend van het hart van de spoorweg. Dat is het gebied waarin de warmtestraling vanwege een plas vloeibare brandstof (b.v. wagonlading) dodelijk is en brand aan gebouwen tot gevolg heeft. Daarom mogen daarin geen (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten. Het plan voldoet daaraan.

Op de verbeelding is de "vrije zone" middels de aanduiding 'Veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen' opgenomen. Binnen deze zone zijn de gronden behalve voor de daar voorkomende bestemmingen mede bestemd voor bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten geprojecteerd.

Uit het genoemde advies van de Veiligheidsregio MWB blijkt dat een eventuele evacuatie en rampenbestrijding uitvoerbaar is. Wel wordt aanbevolen om een eventuele ventilatie in woningen uitschakelbaar en de woning voldoende luchtdicht uit te voeren. Deze bouwkundige maatregelen zijn echter juridisch niet in het bestemmingsplan te regelen omdat de Regels ruimtelijk relevant moeten zijn. In het kader van de toetsing van een omgevingsvergunning voor de bouw worden eisen gesteld aan de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid in het gebied. Aan de noordzijde van het plangebied is een calamiteitenuitgang voorzien. Geadviseerd wordt aandacht te hebben voor de communicatie in geval van een calamiteit. De gemeente heeft een risicocommunicatieplan die op de nieuwe ontwikkeling zo nodig geactualiseerd zal worden.

5.8.2 Overige risicobronnen

Buiten het plangebied zijn geen andere risicobronnen aanwezig waarvan het invloedsgebied geheel of gedeeltelijk over mogelijke (beperkt) kwetsbare objecten in het plangebied is gelegen. Het bestemmingsplan laat die ook niet toe.

5.8.3 Verantwoording groepsrisico

Uit het voorgaande blijkt dat het plangebied is gelegen in het invloedsgebied van één risicobron: de spoorweg. De resultaten van het onderzoek naar het groepsrisico laten zien dat de oriëntatiewaarde in de toekomstige situatie minder dan 1% bedraagt.

Uit het advies van de Veiligheidsregio blijkt dat met betrekking tot de onderdelen zelfredzaamheid en bestrijding van een ramp en/of zwaar ongeval de ontwikkeling aanvaardbaar is voor het geval een calamiteit zich voor doet.

We achten het groepsrisico daarom aanvaardbaar.

5.8.4 Conclusie

De enige risicovolle activiteit die van belang is voor de woningen in het plangebied is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorweg Breda-Tilburg. Het plangebied is ruimschoots gelegen buiten de plaatsgebonden risicoafstand van 1 m van de spoorweg. De veiligheidszone voor het plasbrandaandachtsgebied van 30 m van de spoorweg wordt in acht genomen. Het groepsrisico is hiervoor verantwoord. Voor het overige wordt voldaan aan alle geldende (beleids)regels. Hoewel een calamiteit nooit is uit te sluiten is de beschreven veiligheidssituatie aanvaardbaar.

5.9 Hinderlijke bedrijvigheid

Er dient een noodzakelijke ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming en/of vergroting van de leefkwaliteit. De milieuhinder van bedrijven dient te worden geanalyseerd op hun invloed op mogelijke ontwikkelingen. Indien milieubelastende functies in het plangebied mogelijk worden gemaakt, dient de invloed op de omgeving inzichtelijk te worden gemaakt.

In en in de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die voor hinder kunnen zorgen. Dit geldt ook voor nabij gelegen agrarische bedrijven. De afstand tot het plangebied is dusdanig groot dat er geen hinder verwacht wordt. Verder worden met voorliggend bestemmingsplan geen nieuwe hinderlijke activiteiten mogelijk gemaakt.

5.10 Hoogtebeperkingen vliegbasis Gilze-Rijen

Het plangebied ligt geheel binnen het obstakelvrije vlak van vliegbasis Gilze-Rijen (de Inner Horizontal en Conical Surface oftewel IHCS). De IHCS bestaat uit een horizontaal vlak waarbinnen een bouwhoogtebeperking van 56 meter boven NAP geldt, met aan de rand daarvan een oplopend vlak waar grotere bouwhoogtes zijn toegestaan. Het plangebied ligt niet binnen de invliegfunnel van de vliegbasis.

Het westelijk deel van Dorst ligt binnen het oplopende vlak van de IHCS. De bouwhoogtebeperking loopt hierdoor op van 56 meter boven NAP in het zuidoostelijke deel van Dorst tot circa 105 meter boven NAP in het noordwestelijke deel van Dorst. Het westelijk deel van Dorst ligt op een hoogte van circa 6 meter boven NAP.

In het westelijk deel van Dorst mag tot circa 100 meter worden gebouwd. Voorliggend bestemmingsplan maakt nergens bebouwing hoger dan 12 meter (+ 10%) mogelijk. Ook in de afwijkingsregels zijn geen mogelijkheden opgenomen voor bouwwerken hoger dan 40 meter (kunstwerken, signalerings- en telecommunicatiemasten).

Het plangebied is ook gesitueerd binnen het verstoringgebied rondom de start-, en landingsbaan van vliegbasis Gilze-Rijen. Dit betekent dat ook hier geen obstakels mogen voorkomen die het Instrument Landings System (ILS) kunnen storen in de werking ervan. Het instrument dient voor het nauwkeuriger uitvoeren van naderingen door vliegverkeer, ook onder slechte weersomstandigheden. Voor het goed functioneren van het ILS is het noodzakelijk dat in een gebied, het verstoringgebied, rondom de start- en landingsbaan geen verstoring optreedt.

De hoogtebeperkingen vanwege de ligging van het plangebied in de IHCS en ILS van vliegbasis Gilze-Rijen zijn opgenomen in dit bestemmingsplan.

5.11 Explosieven

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond-, water- en wegwerkzaamheden nog dagelijks Conventionele Explosieven aangetroffen.

Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen.

Om het risico op het aantreffen van achtergebleven Conventionele Explosieven te minimaliseren wordt aangeraden om voorafgaand aan bodemingrepen een explosievenonderzoek uit te laten voeren.

Dit onderzoek kan bestaan uit maximaal 3 fases, te weten:

- Het historisch vooronderzoek:
 - Bij deze bureaustudie wordt allereerst nagegaan in hoeverre het te bewerken gebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen (probleeminventarisatie).
 - Mocht dit daadwerkelijk het geval zijn, dan wordt het risico bepaald op het aantreffen van de vastgestelde typen en alibers explosieven bij de geplande werkzaamheden in het onderzoeksgebied (probleemanalyse);

- Het detectieonderzoek:
De risicogebieden die in het vooronderzoek zijn vastgesteld worden bij het detectieonderzoek nader onderzocht. Bij het detectieonderzoek wordt het te bewerken gebied met behulp van geavanceerde metaaldetectoren onderzocht op de aanwezigheid van metaalhoudende objecten in de bodem. Mogelijk aanwezige verdachte objecten worden van een coördinaat voorzien;
- Het benaderonderzoek:
De gelokaliseerde verdachte objecten worden door gecertificeerd personeel en speciaal beveiligd materieel benaderd en geïdentificeerd. Mocht het object daadwerkelijk een explosief betreffen, dan wordt het (indien mogelijk) veiliggesteld in een speciale opslagunit. De vernietiging geschiedt vervolgens door de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EODD).

Door Heijmans is een memo met betrekking tot explosieven opgesteld. Hierin zijn de stand van zaken en de vervolgstappen met betrekking tot explosieven beschreven. De memo is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Hierna worden de resultaten van het eerste deel van de fase 'vooronderzoek' weergegeven.

In 2012 heeft T&A Survey in opdracht van de Gasunie een vooronderzoek gedaan naar NGE (Niet Gesprongen Explosieven) in de door WSCS-OCE voorgeschreven zone rondom spoortrajecten. Het onderzoek overlapt een groot gedeelte van het bestemmingsplangebied de Vliert (zie afbeelding), echter het omvat niet de gehele locatie.



Vooronderzoek is uitgevoerd voor plandeel A

Gezien de omvang van de oorlogshandelingen in de directe omgeving (de spoorzone) zijn echter NGE op voorhand niet uit te sluiten in het niet onderzochte gedeelte.

Voor dit gedeelte zal nog uitgesloten moeten worden of buiten afwerpmunitie andere oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Dit zal gebeuren middels een vooronderzoek conform de richtlijnen van de WSCS-OCE.

Op basis van de onderzoeksresultaten voor het plangedeelte dat valt binnen het onderzoeksgebied van T&A Survey kan worden geconcludeerd dat het onderzoeksgebied betrokken is geweest bij oorlogshandelingen.

Er zijn feitelijke aanwijzingen aangetroffen die er op duiden dat er binnen het onderzoeksgebied een aantoonbaar verhoogd risico op het aantreffen van Conventionele Explosieven is.

Naar aanleiding van de aard van het onderzoeksgebied en de resultaten van het bronnenonderzoek adviseert T&A Survey het onderzoekstraject te vervolgen met de uitvoering van detectiewerkzaamheden in het onderzoeksgebied.

De initiatiefnemer heeft aangegeven ook voor het nog niet onderzochte deel van het plangebied direct het detectieonderzoek uit te voeren.

De detectiewerkzaamheden zullen voor de vaststelling van het bestemmingsplan uitgevoerd worden. De resultaten van het onderzoek zullen hier verwerkt worden. Indien noodzakelijk zal daarna het benaderonderzoek uitgevoerd worden. Zo is verzekerd dat het plangebied explosief vrij zal zijn wanneer met de bouw gestart wordt.

5.12 Duurzaamheid

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

De ladder voor duurzame verstedelijking is het kader voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren met de drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Bepalen regionale vraag naar ruimte (trede 1)

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Voorliggende ontwikkeling is door de gemeenteraad opgenomen in de lijst met projecten van de gemeentelijke Structuurvisie.

De herontwikkeling van 'De Vliert' valt in de categorie van plannen die in ontwikkeling genomen kunnen worden. Daarmee heeft de gemeente aangegeven dat er behoefte is aan de ontwikkeling van voorliggende locatie.

Vorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet ook in een actuele regionale behoefte, daarmee is trede 2 aan de orde.

Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied (trede 2)

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Doordat deze ontwikkeling wordt gerealiseerd op een bestaand bebouwd gebied (voormalig bedrijfsperceel), wordt zuinig omgegaan met de beschikbare ruimte. Er vindt een herstructurering plaats naar wonen, waarmee ook een verbetering voor de omgeving wordt bewerkstelligd.

Doordat er én vraag is naar de woningen én dat de ontwikkeling plaatsvindt binnen het bestaand stedelijk gebied is de ladder succesvol doorlopen. De ontwikkeling kan worden aangemerkt als duurzaam.

Omdat het een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied betreft is trede 3 niet meer aan de orde.

Naast de 'de ladder voor duurzame verstedelijking' wordt bij de ontwikkeling ook rekening gehouden met andere duurzame aspecten:

(Gebieds)historie en identiteit

Het beschreven herstel van de structuren en de eigenheid van het gebied is een belangrijke vorm van duurzaamheid. De voormalige steenfabriek is uiteraard geen gebiedseigen functie, zeker niet in contrast tot 'Boswachterij Dorst'.

Met de nieuwe functie 'wonen' wordt deze harde confrontatie dan ook weggenomen, waarbij het gebiedsontwerp er tevens op is gericht, om zo goed als mogelijk aan te sluiten bij de historische gebiedskwaliteiten en identiteiten van de omgeving.

6 Handhaafbaarheid

Handhaving vormt een belangrijk onderdeel van een beleidscyclus. Regels worden gesteld met als doel het beschermen van een bepaald belang. Zonder toezicht op naleving van deze regels zal dit doel niet bereikt worden. Tevens komt de gemeente ongehoorzaam over als gestelde regels niet worden gehandhaafd.

Handhaafbaarheid, draagvlak en naleefgedrag

Een eerste voorwaarde voor handhaving is een duidelijk en handhaafbaar beleid en regelgeving. Zo heeft de gemeente Oosterhout in haar integraal handhavingsbeleid (Handhavingsbeleidsplan Fysieke Leefomgeving 2011-2013, d.d. 13 december 2010, op verlengd 20 januari 2014 tot eind 2014) opgenomen dat er meer aandacht moet zijn voor de toets op handhaafbaarheid van plannen. Hiertoe worden nieuwe versies van digitale handboeken en die onderdelen van bestemmingsplannen die afwijken van het digitale handboek, door de afdeling die belast is met vergunningverlening en handhaving, gecontroleerd op uitvoerbaarheid. Ook voor dit bestemmingsplan heeft deze toetst plaats gevonden. Naast handhaafbare regels dient er ook het nodige draagvlak voor het nieuwe beleid en de daaruit vloeiende regels aanwezig te zijn. Immers zal een plan met weinig draagvlak op weinig naleefgedrag kunnen rekenen. Het creëren van draagvlak is onder andere bewerkstelligd door in de verschillende fase van het planproces burgers, belangenorganisaties en andere belanghebbenden te betrekken, al dan niet via wettelijk bepaalde inspraakmomenten.

Preventieve en repressieve handhaving

Naast repressie (handhavend optreden op het moment dat er sprake is van een overtreding) heeft preventie een belangrijke rol in de gemeentelijke handhavingstrategie. Bij preventief handhaven spelen vooral dialoog, voorlichting en advisering een belangrijke rol. Zo voorziet het handhavingsbeleid van de gemeente Oosterhout in meer aandacht voor voorlichting en communicatie, onder andere door het uitgeven van voorlichtingsbrochures. Zo is er een specifieke brochure opgesteld die voorlichting geeft over het bestemmingsplan en de handhaving daarvan.

Qua repressie voorziet het gemeentelijk handhavingsbeleid en het daarop gebaseerde integrale uitvoeringsprogramma in het continu opsporen van overtredingen van het bestemmingsplan. Ook worden er gezamenlijk met andere overheden (brandweer, politie, belastingdienst) multidisciplinaire handhavingsacties georganiseerd. Binnen dergelijke acties is er ook aandacht voor overtredingen van het bestemmingsplan. Indien een overtreding wordt geconstateerd, zal telkens worden bezien of het illegale gebruik of bouwwerk op grond van het bestemmingsplan of afwijking daarvan, alsnog gelegaliseerd kan worden. Is dat niet het geval dan wordt er daadwerkelijk handhavend opgetreden, tenzij er bijzondere omstandigheden in het geding zijn, en/of tijdelijk kan worden gedoogd in afwachting van legalisering. Indien besloten wordt om handhavend op te treden, volgt aanschrijving, waarin de overtreding wordt omschreven, verplichtingen worden opgelegd en termijnen gesteld.

Zo nodig vindt bestuursdwang plaats, dan wel wordt een dwangsom opgelegd. Al deze aspecten zijn vastgelegd in het gemeentelijk handhavingsbeleidsplan en dienen als leidraad voor de alledaagse handhavingspraktijk binnen de gemeente Oosterhout.

Ijkmoment, overgangsrecht en monitoring beleid

De totstandkoming van onderhavig bestemmingsplan is een ijkmoment voor de handhaving. Indien bebouwing of gebruik afwijkt van het bestemmingsplan, zal hier tegen zo mogelijk handhavend worden opgetreden. Tegen bebouwing en gebruik dat onder het overgangsrecht valt, kan niet handhavend worden opgetreden.

Daarnaast dient de handhaving als monitoringsinstrument voor het beleid. Indien bepaalde regels stelselmatig worden overtreden is dit een indicatie voor het (ontbreken van) draagvlak en zal nader moeten worden bekeken of het beleid op dat punt moet worden herzien.

7 Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1.1 Inspraak

Het stedenbouwkundig plan 'De Vliert/De Boswachterij' heeft conform de Algemene Inspraakverordening Oosterhout 2006 met ingang van 20 maart 2014 tot 17 april 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn er door 28 personen/unique adressen 48 schriftelijke zienswijzen ingediend. Op 27 maart 2014 heeft er een inspraakavond plaatsgevonden. Het college heeft op 27 mei 2014 besloten dat de ingediende zienswijzen geen aanleiding gaven tot aanpassingen in de planopzet.

7.1.2 Vooroverleg

Het stedenbouwkundig plan is samen met de waterparagraaf toegezonden naar de provincie, Prorail, Rijkswaterstaat, Ministerie van EL & I, Brabant Water, de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant, het Waterschap en Staatsbosbeheer voor vooroverleg inzake artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Er zijn geen zienswijzen ontvangen.

Ook na het toezenden van het ontwerpbestemmingsplan zijn geen zienswijzen van de vooroverlegpartners ontvangen.

7.1.3 Vaststellingsprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Dorst, herziening 1 (De Vliert)' is in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 5 juni 2014 tot en met 17 juli 2014 voor eenieder ter inzage gelegd bij het gemeentelijk informatiecentrum in het stadhuis en in Dorpshuis De Klip te Dorst. De stukken konden ook geraadpleegd worden op de gemeentelijke website www.oosterhout.nl en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende deze termijn van 6 weken bestond de gelegenheid schriftelijke of mondelinge zienswijzen over het ontwerp bij de gemeenteraad kenbaar te maken. Van deze gelegenheid tot het indienen van zienswijzen hebben 6 instanties c.q. personen gebruik gemaakt.

Ook is de provincie Noord-Brabant in kennis gesteld van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Op basis van de Wro heeft deze instantie de mogelijkheid om ook zienswijzen bij de gemeenteraad in te dienen, indien zij van oordeel is, dat er zaken worden geregeld, welke mogelijk indruisen tegen provinciaal beleid. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

De ingediende zienswijzen zijn in de Reactienota zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan 'Dorst, herziening 1 (De Vliert)' van commentaar voorzien. Deze nota is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. De zienswijzen hebben geleid tot kleine aanpassingen van het bestemmingsplan. In de nota zijn ook de ambtshalve wijzigingen opgenomen.

Tijdens de raadvergadering is een amendement ingediend met betrekking tot het ontbreken van een noordelijke ontsluiting van het plangebied. Dit amendement is aangenomen en heeft er toe geleid dat deze ontsluiting opgenomen is in het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan 'Dorst, herziening 1 (De Vliert)' is op 15 oktober 2014 gewijzigd vastgesteld.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Voor het plangebied is sprake van een particuliere grondexploitatie. Met de grondeigenaren, vertegenwoordigd door Bouwfonds Ontwikkeling B.V., is een anterieure overeenkomst gesloten. Daarmee is het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd. Bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zal de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen.

8 Plansystematiek en bestemmingen

8.1 Plansystematiek

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen ten behoeve van de ontwikkeling van het woningbouwplan 'De Boswachterij'.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is aangesloten bij het gemeentelijke Handboek digitale bestemmingsplannen. Hierbij is gestreefd naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels, zoals aangegeven in de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer globaal tot gedetailleerd. Het voorliggende bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om op wijzigende omstandigheden en/of nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen te kunnen inspelen. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibele juridische regeling, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid voor de burger wordt geschaad.

In paragraaf 7.2 wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

8.2 Bestemmingen

8.2.1 Bedrijf - Nutsvoorziening

De tot 'Bedrijf – Nutsvoorziening' bestemde gronden zijn bedoeld voor voorzieningen van openbaar nut, terreinen voor openbaar nut, voorzieningen voor verkeer en verblijf, groenvoorzieningen, en voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Op de verbeelding zijn bouwvlakken aangegeven, waarbinnen de gebouwen moeten worden gerealiseerd. Deze bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. De maximale goot- en bouwhoogte voor gebouwen zijn in de regels opgenomen. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

8.2.2 Groen

De gronden met de bestemming 'Groen' zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen, voorzieningen voor langzaam verkeer, inritten, sport en speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - geluidwerende voorzieningen' geluidwerende voorzieningen en ter plaatse van de aanduiding 'waterberging' voorzieningen voor waterberging.

Daarnaast zijn onder andere inritten, kunstobjecten en straatmeubilair toegestaan. Voorzieningen voor verkeer en verblijf (parkeren) kunnen enkel via een afwijkingsbevoegdheid worden gerealiseerd.

Binnen de bestemming 'Groen' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn nadere bouwregels opgenomen.

8.2.3 Tuin

De gronden binnen deze bestemming betreffen tuinen en groenvoorzieningen bij aangrenzende woningen. Ook inritten en parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Het is niet toegestaan de gronden voor de voorgevel te gebruiken voor parkeren. Met een omgevingsvergunning kan van deze regel worden afgeweken.

Op deze gronden mogen onder voorwaarden kleine uitbreidingen aan de woning worden gebouwd en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

8.2.4 Verkeer

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn onder meer bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, parkeervoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en groenvoorzieningen. Daarnaast zijn onder andere kunstobjecten, speelvoorzieningen en straatmeubilair toegestaan.

Binnen de bestemming 'Verkeer' mogen geen gebouwen worden opgericht. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn nadere bouwregels opgenomen.

8.2.5 Wonen

De gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor wonen, parkeervoorzieningen, tuinen, erven en verhardingen en groenvoorzieningen. Onder voorwaarden zijn aan huis verbonden beroepen en aan huis verbonden bedrijven toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - geluidwerende voorzieningen' mogen geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd.

De bouwregeling bestaat uit regelingen voor gebouwen binnen het bouwvlak, gebouwen buiten het bouwvlak en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De gebouwen binnen het bouwvlak mogen grotendeels met een grotere hoogte worden gebouwd dan gebouwen buiten het bouwvlak. Op de verbeelding zijn de toegestane bebouwingstypologieën (aaneengebouwd, twee-aaneen dan wel vrijstaand) en de maximale goot- en bouwhoogte opgenomen. Er is een regeling opgenomen dat de woningen op een afstand van niet meer dan 5 meter achter de voorste begrenzing van het bouwvlak mogen worden gebouwd. Hiermee kan een verspringing in de voorgevels ontstaan. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding - 'voorgevellijn' dienen de woningen, in afwijking van de genoemde bouwregeling, in de voorste begrenzing van het bouwvlak te worden gebouwd.

Er kan een omgevingsvergunning verleend worden om af te wijken van een aantal bouwregels.

Daarnaast is voor 3 percelen een 'specifieke bouwaanduiding - regeling erfafscheiding' opgenomen. Op deze percelen is een afwijkende regeling voor de bebouwing en bouwwerken geen gebouwen zijnde opgenomen met betrekking tot de maten van bebouwing en bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Om te zorgen dat de geluidwerende voorziening opgericht en behouden blijft is in deze bestemming een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Dit houdt in dat de gronden pas in gebruik genomen mogen worden indien de geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai voor deze geluidsgevoelige bouwwerken niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde, een en ander overeenkomstig het bepaalde in de Wet geluidhinder. Indien voor het voldoen aan de Wet geluidhinder geluidwerende voorzieningen dienen te worden opgericht, dienen deze in stand te worden gehouden. Daarnaast is op de verbeelding de aanduiding '55 dB-contour' opgenomen. Binnen deze contour mogen geen woningen worden opgericht tenzij wordt voldaan aan het door het college vast te stellen besluit hogere grenswaarden Wgh.

